Das Zollwesen Chinas

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde,
genehmigt von der Philosophischen Fakultät
der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin

von

Tung Zeh Faeh
aus Men-Yang, China

Tag der Promotion: 10. Mai 1935
Tag der Prüfung: 14. Februar 1935

219

*34760

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Referenten: Prof. Dr. H. Schumacher
Prof. Dr. Fr. von Gottl-Ottlilienfeld

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort 11

I. Teil: Die geschichtliche Entwicklung.

I. Abschnitt: Methodische und begriffliche Vorbemerkungen

§ 1. Historische und systematische Behandlung des Problems . . 13
1. Die Notwendigkeit der historischen Betrachtung 13
2. Die systematische Behandlung der 2. und 3. Periode . . . 14

§ 2. Der Begriff des Binnen- und Außenzolls 15
1. Historische Irrationalität gegen begriffliche Rationalität . . 15
2. Der Begriff des Binnenzolls und des Außenzolls 15
3. Die begriffliche Zuordnung der chinesischen Zölle . . . 17

§ 3. Die Unterscheidung zwischen Außenhandel und Fremdhandel . 17
1. Die Begriffe des Außenhandels und Fremdhandels . . . 17
2. Die historischen Ursachen der Begriffsunterschiede . . . 18

II. Abschnitt: Die Hauptlinien der chinesischen Zollgeschichte

§ 4. Die drei Entwicklungsperioden 19
1. Die erste Periode vor 1842 19
2. Die zweite Periode von 1842 bis 1931 20
3. Die dritte Periode seit 1931 20

§ 5. Die Strukturveränderungen des chinesischen Zollwesens . . 21
1. Die dezentralisierte Einheit des Zollwesens vor 1842 . . . 21
2. Das Nebeneinander dreier Zollverwaltungen 1842—1931 . . 23
3. Die zentralisierte Einheit des Zollwesens seit 1931 . . . 25

§ 6. Der Wandel der fiskalischen Bedeutung der Zölle 26
1. Die Stellung der Zölle im chinesischen Finanzwesen vor und nach 1850 26
2. Die statistischen Belege für den Bedeutungs-Wandel . . . 27

§ 7. Die Motive der chinesischen Zollpolitik 29
1. Das Vorwalten wirtschaftspolitischer Motive in der Zollpolitik Alt-Chinas 29
2. Die fiskalischen Motive in der neuen Zollpolitik 31

Seite

§ 8. Die Stellung zum Fremdhandel 32
1. China und der Fremdhandel bis zum 16. Jahrhundert . . . 32
2. China und der europäische Fremdhandel 33

III. Abschnitt: Die Entwicklung des chinesischen Zollwesens im 19. Jahrhundert

§ 9. Der Fremdhandel unter dem Cohong-System 35
1. Der Unterschied zwischen offiziellen und tatsächlichen Lasten 35
2. Das Cohong-System 38
3. Die tatsächliche Schiffsabgabe 38
4. Der tatsächliche Zoll 39
5. Das Verhältnis der ausländischen Kaufleute zum Cohong . . 39

§ 10. Der Fremdhandel unter den Handelsverträgen 41
1. Die Entstehung des Konfliktes zwischen China und den Fremdmächten 41
2. Die Neuordnung des Außenhandels und Zollwesens Chinas 1842 43
3. Der Charakter der Tarifkonventionen 45
4. Die Senkung der Schiffsabgabe 47
5. Die fiskalischen Verluste durch die Zollregelung 48
6. Die Befestigung und Ausweitung der Konventionsbestimmungen 49
7. Die politischen Hintergründe der Vertragsabschlüsse . . . 50

§ 11. Die Errichtung der Seezollverwaltung 50
1. Die Übernahme der Schanghai-Zollverwaltung durch ausländische Inspektoren 50
2. Die Errichtung der Seezollverwaltung durch den Vertrag von Tientsin 52
3. Die Leistung Sir Robert Harts 54

§ 12. Die Einführung des Likin 55

II. Teil: Das Zollwesen in der Konventionszeit.

1. Abschnitt: Der Binnenzoll

§ 13. Der Aufbau des Binnenzollwesens 56
1. Die Binnenzollarten und ihre Verwaltung 56
2. Die Dichte des Binnenzollämter-Netzes 57

§ 14. Die Regulärzölle 58
1. Die Arten der Regulärzollämter 58
2. Die Regulärzollämter unter der Seezollverwaltung . . . 59
3. Die Regulärzollämter unter direkter chinesischer Verwaltung 59
4. Der Regulärzolltarif 60
5. Die Einnahmen aus den Regulärzöllen 61

§ 15. Der Likin 63
1. Die Arten des Likin 63
2. Die Likinverwaltung 66

Seite
3. Der Likintarif 66
4. Der Effektiv-Likin in den einzelnen Provinzen 67
5. Der Eisenbahn-Likin 68
6. Die Likineinnahmen 69

§ 16. Die Transit-Abgabe 70
1. Die Transit-Abgabe im Nanking-Vertrag 1842 70
2. Die Transit-Abgabe im Tientsin-Vertrag 1858 70
3. Die Erhebung der Transit-Abgabe 71
4. Die Auslegungsstreitigkeiten über die vertraglichen Transit-Abgabe-Bestimmungen 73
5. Die Erträge der Transit-Abgabe 75

§ 17. Der Küstenzoll 75
1. China und das Küstenschiffahrtsrecht 75
2. Die Einführung des Küstenzolls 76
3. Die vertragliche Verankerung des Küstenschiffahrtsrechts der Ausländer und des Küstenzolls 77
4. Der Zoll für Warentransporte auf Dschunken im Verkehr zwischen Vertragshäfen 77

§ 18. Der Binnenzoll und die chinesische Wirtschaft 78
1. Die geringe Zollbelastung der ausländischen Waren . . . 78
2. Die Binnenzoll-Erleichterung für industrielle Produkte . . 79

II. Abschnitt: Der Seezoll

§ 19. Das Wesen und der Aufbau des Seezolles 82
1. Die wichtigsten Merkmale des Seezolles 82
2. Die Grundzüge des Seezolltarifs 84
3. Ausnahmen vom normalen Seezolltarif 85

§ 20. Die Zollkonventionen 88
1. Die Zollkonvention von 1843 88
2. Die Änderungen der Zollkonvention 88
3. Die Tarifänderung von 1858 89
4. Die Tarifänderung von 1901 89
5. Die Tarifänderung von 1917 90
6. Die Tarifänderung von 1922 91

§ 21. Die Nebenbestimmungen der Zollkonventionen 91
1. Die Schiffsabgabe 91
2. Die Zollbefreiungen 93
3. Die Ein- und Ausfuhrverbote 95
4. Der Zusatzzoll für Flußregulierung und Hafenbau . . . 96

§ 22. Die wirtschaftliche Bedeutung des Seezolls 98
1. Die Eröffnung eines Marktes für den Fremdhandel . . . 98
2. Die Zerstörung von alten und die Entstehung von neuen Wirtschaftskräften 99
3. Die Kapitaleinfuhr nach China 100

Seite

III. Abschnitt: Die Seezollverwaltung

§ 23. Der Aufgabenkreis der Seezollverwaltung 101
1. Der ursprüngliche Bereich der Seezollverwaltung 101
2. Die Erweiterung des Aufgabenkreises 102

§ 24. Der Aufbau der Seezollverwaltung 103
1. Die Stellung der Seezollverwaltung in der chinesischen Reichsverwaltung 103
2. Die innere Organisation der Seezollverwaltung 104
3. Der Generalzollinspektor 105
4. Die Seezollinspektoren 106
5. Die Aufsichtsämter 108
6. Die Ausländer in der Seezollverwaltung 109
7. Die Rechtsstellung der ausländischen Seezollbeamten . . . 110

§ 25. Die Verwaltungskosten und Ausgabenrechnung der Seezollververwaltung 111
1. Die Lohn- und Gehaltskosten 111
2. Die Verwaltungskosten des Seezolls und der Regulärzölle innerhalb 50 Li 113
3. Die Einnahmen aus den Schiffsabgaben 114
4. Die Gesamtverwaltungskosten 115
5. Die Einnahmen und Ausgaben der Zollverwaltung . . . 116

IV. Abschnitt: Der Seezoll und die öffentlichen Schulden Chinas

§ 26. Der Seezoll und die Auslandsschulden 117
1. Die politischen und Auslandsanleihen Chinas 117
2. Die Anleihen in den Jahren 1865—1887 118
3. Die Anleihen von 1894—1898 118
4. Die Anleihe von 1904 119
5. Die Anleihe von 1913 119

§ 27. Die Seezollverwaltung als Treuhänder 120
1. Die Folgen der Seezoll-Bürgschaften 120
2. Die Verankerung der Seezollverwaltung in den Schuldverträgen 120
3. Die Ausdehnung des Seezollverwaltungs-Bereiches . . . 121

§ 28. Der Seezoll und die Inlandsschulden 121
1. Die Aufnahme von Inlandsanleihen 121
2. Die Garantierung durch das Seezolleinkommen 122

§ 29. Schuldendienst und Seezoll 124
1. Der Dienst der Auslandsschulden 124
2. Der Dienst der Inlandsschulden 125

V. Abschnitt: Außenhandel und Seezollerträge

§ 30. Der Seezoll und Außenhandel 126
1. Die Steigerung des Außenhandels-Wertes 126
2. Der Import und Export 129

Seite
3. Die Strukturveränderung des Außenhandels 132
4. Die Verschiebungen in den Warengruppen 133

§ 31. Die finanziellen Erträge des Seezolls 135
1. Die Seezolleinnahmen 135
2. Der Einfluß der Silberwertschwankungen auf die Seezolleinnahmen 137
3. Die Zusammensetzung der Seezolleinnahmen 138
4. Der Anteil der Häfengruppen an den Seezolleinnahmen . . 139

III. Teil: Die Nationalisierung des Zollwesens.

I. Abschnitt: Die Ursachen und Ziele der Nationalisierung

§ 32. Die Ursachen der Nationalisierung 141
1. Die Zolltarif-Systemänderung 141
2. Der in- und ausländische Wunsch nach Binnenzollbeseitigung 142
3. Das Erwachen des chinesischen Nationalbewußtseins . . . 143
4. Die wirtschaftlichen Spannungen unter den Fremdmächten . 144

§ 33. Die Ziele der autonomen Zollpolitik 146
1. Der Aufbau eines Schutzzoll-Systems 146
2. Das Betreten zollpolitischen Neulandes 147

II. Abschnitt: Die Beseitigung der Binnenzölle

§ 34. Die Aufhebung der Binnenzölle 147
1. Die ersten Bemühungen um Beseitigung der Binnenzölle . . 147
2. Die nichtratifizierten Vereinbarungen von 1902—1904 . . . 148
3. Die Versuche in der Zeit von 1911—1925 149
4. Die Vorschläge auf der Zollkonferenz von 1925/26 150
5. Das Vorgehen der chinesischen Nationalregierung 1927 . . 151
6. Die Konferenzbeschlüsse von 1928 und ihre Durchführung . . 151
7. Die Überweisung der Grundsteuer an die Provinzen . . . 152

§ 35. Der finanzielle Ausgleich der Binnenzoll-Aufhebung 153
1. Der Einnahme-Ausfall 153
2. Der Ausgleich aus der Seezoll-Mehreinnahme 153
3. Der Ausgleich durch die „Konsumtionssteuer“ 154
4. Der Ausgleich für die Provinzen durch Grund- und Gewerbesteuer 156
5. Die Beibehaltung des Küstenzolls 157
6. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Binnenzollabschaffung 158

III. Abschnitt: Die Wiederherstellung der Zolltarifautonomie

§ 36. Chinas Verhandlungen um die Zolltarifautonomie 158
1. Die beiden Perioden des Kampfes um die Zolltarifautonomie 158
2. Die Verhandlungen 1917—1918 159

Seite
3. Die Versailler Friedenskonferenz 1919 159
4. Die Washingtoner Konferenz 1921/22 161
5. Der Neun-Mächte-Vertrag von 1922 162
6. Die Pekinger Zollkonferenz 1925/26 163
7. Die grundsätzliche Anerkennung der Zolltarifautonomie . . 164
8. Die Vorbedingungen für den Erfolg Chinas 165

§ 37. Die Erklärung der Zolltarifautonomie 167
1. Die praktische Anerkennung der Zolltarifautonomie . . . 167
2. Die Verträge mit Deutschland und Österreich 167
3. Die Proklamation der Zolltarifautonomie 168
4. Die Übergangsbestimmungen für Spanien 168
5. Die Verträge von 1928 169
6. Die besonderen Bestimmungen des Vertrages mit England . 170
7. Die besonderen Bestimmungen des Vertrages mit Frankreich . 171
8. Der Vertrag über Indochina 172
9. Die Verträge nach 1929 172
10. Der Vertrag mit Japan 173
11. Die Seezollverwaltung 174

IV. Abschnitt: Die autonomen Zolltarife

§ 38. Die Einfuhrzolltarife 175
1. Überblick über die neuen Importtarife 175
2. Die Entwicklung der Zollsätze 1922—1934 175
3. Die Schutzzolltendenzen der neuen Importtarife 178
4. Der Übergangstarif von 1929 178
5. Der Tarif von 1931 179
6. Die Einführung der Zollgoldeinheit 180
7. Der Tarif von 1933 181
8. Der Tarif von 1934 181
9. Die Dumping-Schutzmaßnahmen 182

§ 39. Der Exportzolltarif 183
1. Der Ausfuhrtarif von 1931 183
2. Die wirtschaftlichen Bedenken gegen den Exportzolltarif . . 184

V. Abschnitt: Die Mandschurei-Frage

§ 40. Die Losreißung der Mandschurei 185
1. Die zollpolitische Bedeutung der Mandschurei 185
2. Die Ausgliederung der mandschurischen Seezollämter . . . 185

§ 41. Die Zollverwaltung der Mandschurei 187
1. Der Aufbau des mandschurischen Zollwesens 187
2. Die Tarifänderungen 188
3. Die Zolleinnahmen der Mandschurei 189

§ 42. Die Gegenmaßnahmen Chinas 190

Seite

VI. Abschnitt: Die Zolleinnahmen im Staatshaushalt Chinas

§ 43. Zollertrag und Staatsfinanzen 191
1. Die Zölle als wichtigster Teil der Reicheinnahmen . . . 191
2. Die Zölle und die Reichsausgaben 191

Schluß 193

Literaturverzeichnis 195

Vorwort.

Es ist wohl auf die Bedeutung, die der Außenhandel Chinas in den vergangenen hundert Jahren für die Weltwirtschaft gewonnen hat, und auf den Anteil, den seit 1854 zahlreiche fremdländische Beamte an der Verwaltung des chinesischen Seezolls nehmen, zurückzuführen, daß es in Europa und Amerika eine reichhaltige Literatur über das chinesische Zollwesen und die chinesische Zollpolitik gibt. Gewiß findet man unter diesen Veröffentlichungen eine Reihe von Werken, die allgemeine oder besondere Fragen des chinesischen Zolls „sine ira et studio" in völliger Objektivität behandeln. Aber leider trifft man allzu häufig auch auf Darstellungen, die, obwohl sie den Anspruch der Wissenschaftlichkeit erheben, dennoch von dem rein parteiischen Standpunkt der westländischen Wirtschaftsinteressen aus geschrieben sind. Und selbst in Schriften, die den deutlichen Willen zur Sachlichkeit zeigen, kommt immer wieder zwischen den Zeilen diese Einseitigkeit zum Vorschein — sicherlich den Verfassern unbewußt, aber wahrscheinlich beeinflußt durch jene parteilichen Publikationen, die von ihnen vielfach, während Sprachunkenntnis die chinesischen Quellen verschließt, als Material herangezogen werden.

Bei dieser Sachlage dürfte es berechtigt sein, die in europäischer Sprache vorhandenen Arbeiten über das chinesische Zollwesen um eine weitere zu vermehren, die einen zusammenfassenden Überblick über den ganzen Problemkreis zu geben und dabei die gerügten Mängel zu vermeiden sucht.

Man mag vielleicht den älteren ausländischen Darstellungen des chinesischen Zollwesens, die einseitig nur die westlichen Auffassungen und Zielsetzungen berücksichtigen, zugute halten, daß damals Chinas Zoll ein bloßes Objekt der westländischen

Handelsinteressen war, die ein ökonomisch unerschlossenes Gebiet in die Weltwirtschaft einzugliedern drängten, daß es eine mehr als am Althergebrachten hängende, das unabwendbare Neue nicht begreifende und es daher abwehrende chinesische Zollpolitik nicht gab. Aber seitdem sich das chinesische Volk im nationalen Aufbruch befindet und die Befreiung von fremdländischem Dareinreden und fremdländischem Einfluß gerade auch auf dem Gebiete des Zollwesens nicht nur erstrebt, sondern auch schon weitgehend erreicht hat, muß im Mittelpunkt jeglicher Betrachtung, soweit sie sich mit der unmittelbaren Gegenwart beschäftigt, das zollpolitische Wollen und Streben des nationalen China stehen. Die chinesische Nationalregierung hat die Führung der chinesischen Zollpolitik wieder in die Hand bekommen, und welche außenpolitischen Rücksichten sie auch immer zu nehmen gezwungen ist, so bestimmt doch jetzt nur noch sie, nicht mehr ein ausländisches Mächtekonzert, Aufbau und Richtung des chinesischen Zollwesens.

Es wäre eine falsche Unparteilichkeit und würde nur ein neues Zerrbild ergeben, würde man diese Wandlung der Dinge nicht scharf herausstellen.

Der Verfasser hofft, indem er dieses Aufkommen der nationalchinesischen Bestrebungen aufzeigt, die europäische Literatur über das chinesische Zollwesen ergänzen und darüber hinaus Verständnis für die Nationale Bewegung Chinas selbst erwecken zu können.

Berlin, im Januar 1935.

I. Teil.

Die geschichtliche Entwicklung.

I. Abschnitt.

Methodische und begriffliche Vorbemerkungen.

§ 1. Historische und systematische Behandlung des Problems.

1. Die Notwendigkeit der historischen Betrachtung.

Bei einer wissenschaftlichen Betrachtung des chinesischen Zollwesens genügt die systematische Methode allein nicht. Man muß auch zur historischen Methode greifen.

Die heutige Gestaltung des chinesischen Zollwesens ist noch ganz jungen Datums. Sie wurde 1931 unter entscheidenden Veränderungen der bisherigen Grundlagen vorgenommen.

Es würde daher ein allzu flüchtiges Bild ergeben, wollte man sich darauf beschränken, Aufbau und Einrichtungen, Tendenzen und Auswirkungen so, wie sie gegenwärtig bestehen, zu untersuchen. Vielmehr ist ein volles Verständnis erst dann zu gewinnen, wenn man die Neuordnung, ihre Ursachen und vorausgegangenen Kämpfe mit in die Darstellung einbezieht, wenn man durch geschichtliche Vergleiche mit dem Gewesenen die Bedeutung des Neugeschaffenen für Chinas Staats- und Wirtschaftsleben erhält.

Man muß sogar, um das Wesen der Neuordnung von 1931 völlig klarzulegen, den Hintergrund noch weiter vertiefen und noch einen Schritt zurück in die Vergangenheit tun, da der besondere Charakter der zollgeschichtlichen Periode, die 1842 mit dem Nanking-Vertrag begann und nunmehr abgelöst worden

ist, wiederum nur im historischen Gegensatz aufgezeigt werden kann.

Es sind somit drei geschichtliche Epochen einander gegenüberzustellen und miteinander zu vergleichen:

1. die Periode vor 1842,
2. die Periode von 1842 bis 1931,
3. die Periode seit 1931.

Allerdings kann es sich nicht darum handeln, eine bis ins einzelne gehende historische Darstellung zu geben. Es genügt, die Hauptlinien der zollgeschichtlichen Entwicklung Chinas und die entscheidenden Merkmale jeder der drei Perioden herauszuarbeiten.

2. Die systematische Behandlung der zweiten und dritten Periode.

Daher darf sich unsere historische Betrachtung auf einen allgemeinen zollgeschichtlichen Überblick (im Abschnitt II des I. Teiles) beschränken, und nur

a) die Entwicklung in der Konventionszeit (Abschnitt III des I. Teiles) und

b) das Ringen um Wiedergewinnung der Zolltarifautonomie (Abschnitt I bis III des III. Teiles)

sind etwas näher beleuchtet worden, weil es für das Verständnis des Aufbaues und Umbaues des chinesischen Zollwesens erforderlich zu sein scheint.

Neben der systematischen Behandlung des gegenwärtigen Zollwesens Chinas (im III. Teil) konnte aber auf eine systematische Behandlung des chinesischen Zollwesens in der Konventionszeit von 1842 bis 1931 nicht verzichtet werden (im II. Teil).

Durch einen solchen systematischen Aufriß des chinesischen Zollwesens in der Zeit der Vertragsbindungen wird gezeigt, wie fundamental die Änderung ist, die die Neuordnung der jüngsten Vergangenheit gebracht hat und wie aus dieser Periode in die Gegenwart hineinragen:

1. eine Reihe wichtiger Einrichtungen — so vor allem die Seezollverwaltung, die bestehen geblieben ist, dann aber auch die enge Verknüpfung zwischen Seezoll und den öffentlichen Schulden Chinas (Abschnitt II und IV des II. Teiles) und

2. wirtschaftliche und fiskalische Auswirkungen, die bestimmend sind für die Struktur der neuen autonomen Zolltarife und für die Richtung der neuen selbständigen Zollpolitik (Abschnitt V und VI des II. Teiles).

Es erwies sich als richtig, diese Einrichtungen und Auswirkungen im Rahmen einer systematischen Darstellung der Konventionsperiode zu behandeln, um die ursprünglichen Zusammenhänge aufzuzeigen und sonst unumgängliche Wiederholungen zu vermeiden.

§ 2. Der Begriff des Binnen- und Außenzolls.

1. Historische Irrationalität gegen begriffliche Rationalität.

Außer diesen methodischen Vorbemerkungen sind aber auch einige begriffliche Feststellungen notwendig.

Das chinesische Zollwesen ist ein geschichtlich gewordenes Gebilde von eigentümlichem und eizigartigem Wuchs und wie alles historisch Entstandene voll von Irrationalitäten, die sich nicht ohne weiteres durch moderne nationalökonomische Begriffe rational ausdrücken lassen.

Die Schwierigkeiten begrifflicher Definition zeigen sich insbesondere dann, wenn man versucht,

a) Binnenzölle und Außenzölle voneinander zu trennen und

b) sich über die Stellung des Außenhandels innerhalb der Außenpolitik klar zu werden.

2. Der Begriff des Binnenzolls und des Außenzolls.

In China werden erst seit 1931, nachdem der große Umbau seines Zollwesens vollendet ist, wie in allen modernen Staaten — von der Ausnahme des noch existierenden Küstenzolls ab-

gesehen — nur noch Außenzölle erhoben. Vor diesem Jahre je doch kannte China neben den Außenzöllen auch Binnenzölle.

Welche chinesischen Zölle sind nun als Außenzölle, welche als Binnenzölle anzusprechen?

Es geht allerdings nicht an, Begriffsbestimmungen in der Art zu treffen, wie es Max von Heckel in der 3. Auflage des „Handwörterbuchs für Staatswissenschaften" (Bd. 8, S. 1039) unternimmt. „Binnenzölle", so erklärt er, „werden innerhalb eines Volkswirtschaftsgebietes an geeigneten Plätzen erhoben, z. B. an Wegen, Brücken, Überfuhren usw., ohne daß diese Orte an sich mit den Gebietsgrenzen zusammenfallen, Außenzölle dagegen sind diejenigen, deren Erhebung an den territorialen Grenzen erfolgt."

Als Unterscheidungsmoment wird in diesen Begriffsbestimmungen ausschließlich die geographische Lage des Ortes genommen, an dem die Zölle erhoben werden. Eine solche Definition von Binnen- und Außenzoll ist aber nicht nur auf chinesische Verhältnisse nicht anwendbar, sondern sie ist überhaupt ungenau. Ein Deutscher, der auf das Berliner Zollamt geht, um ein Paket mit zollpflichtigem Inhalt in Empfang zu nehmen und dort den schuldigen Zoll zahlt, entrichtet nicht, obwohl Berlin im Binnenland liegt, Binnenzoll, sondern Außenzoll. In China befinden sich zahlreiche Seezollämter — Seezoll bedeutet in China immer Außenhandelszoll, auch wenn er an der Landgrenze erhoben wird — weit von den Grenzen entfernt (man denke z. B. an Nanking, Hankau oder Tschungking) und erheben doch zweifellos Außenzoll. Dagegen liegen Zollämter an der Meeresküste, die seine Reichsgrenze ist, und verzollen den Warentransport im reinen Küstenverkehr, was ohne Frage in den Bereich des Binnenzollwesens gehört.

Eine Bestimmung der Begriffe Binnenzoll und Außenzoll hat nicht die geographische Lage des Zollerhebungsortes, sondern einzig und allein die geographische Bewegung des Warentransportes ins Auge zu fassen. Entscheidend ist, ob verzollt wird

a) Warentransport, der sich nur innerhalb der Gebietsgrenzen vollzieht, oder

b) Warentransport, der sich — einwärts oder auswärts — über die Gebietsgrenzen vollzieht.

Im ersten Falle handelt es sich um Binnenzoll, im zweiten Falle um Außenzoll.

Wo tatsächlich der Zoll erhoben und eingezogen wird, ist für die begriffliche Unterscheidung belanglos.

3. Die begriffliche Zuordnung der chinesischen Zölle.

Wendet man diese Begriffe auf die chinesischen Zölle an, wie sie vor 1931 bestanden, so ist zwar eindeutig festzustellen, daß

zum Außenzoll der Seezoll;
zum Binnenzoll der Küstenzoll, die Transit-Abgabe und der Likin

gehören.

Aber nicht sofort ist der Regulärzoll einzuordnen.

Der Regulärzoll war — wie noch zu zeigen sein wird — der normale chinesische Zoll, der unterschiedslos von den Warentransporten im Binnenverkehr und Außenverkehr (mit Ausnahme des „Fremdhandels") erhoben wurde, also Außen- und Binnenzoll zugleich war.

Erst die Entwicklung des Zollwesens im 19. Jahrhundert, die eine fortschreitende Ausgliederung des Außenzollwesens aus dem ursprünglich einheitlichen Zollwesen Chinas brachte, hat ihm — auch dies ist noch darzustellen — fast gänzlich den Charakter des Außenzolls genommen. Er wurde, was er dem Begriffe nach nicht war, den Tatsachen nach zu einem Binnenzoll.

Daher ist er in der systematischen Betrachtung des chinesischen Zollwesens während der Konventionszeit (II. Teil) unter die Binnenzölle rubriziert worden.

§ 3. Die Unterscheidung zwischen Außenhandel und Fremdhandel.

1. Die Begriffe des Außenhandels und Fremdhandels.

In den westlichen Ländern werden die Warentransporte, die über die Gebietsgrenzen gehen, in der gleichen Weise mit Außen-

zoll belegt, mag der Handel nun in den Händen von eigenen Staatsangehörigen liegen oder in denen von Ausländern. Der Begriff des Außenhandels und des Außenzolls ist in dieser Beziehung eine Einheit.

Das war in China früher anders. Man unterschied zwischen demjenigen Teil des Außenhandels, der von Chinesen und demjenigen, der von Fremden, d. h. Nichtchinesen, getrieben wurde.

Dieser „Fremdhandel" wurde nicht nur begrifflich vom Außenhandel an sich getrennt. Er wurde auch, wenn zwar nicht in der frühesten Zeit der chinesischen Wirtschaftsgeschichte, anders behandelt[1]).

2. Die historischen Ursachen der Begriffsunterscheidung.

Diese Unterscheidung zwischen Außenhandel und Fremdhandel ist aus der geschichtlichen Entwicklung heraus zu verstehen. Der Begriff des Außenhandels konnte sich anfänglich gar nicht klar und eindeutig in China entwickeln. Das hat seine Ursache:

a) in der geographischen Lage des altchinesischen Staates,

b) in dem altchinesischen Imperiumsgedanken.

Bis weit hinein in die Neuzeit, bis zur Eroberung Sibiriens durch die Russen, kannte China eigentlich keine „fremden" Nachbarn. Ringsum waren auf dem asiatischen Kontinent dem Kernland der Achtzehn Provinzen Gebiete vorgelagert — die Mongolei, Tibet, Birma, Indochina, Korea — die dem chinesischen Kaiser tributpflichtig waren und zum chinesischen „Imperium" gehörten. Genau so umfaßte das „Reich" die das Süd- und Ostchinesische Meer abschließenden Inselketten.

Es gab für China also eigentlich kein „Ausland" und somit keinen „Außenhandel". Im Gegenteil war den chinesischen Regierungen an der Förderung der an sich schwachen wirtschaftlichen Bande gelegen, die diese Vorwerke des Imperiums mit dem Zentralland verknüpften und die durch zollpolitische Behandlung des Außenhandels nur abgedrosselt worden wären.

[1]) Siehe Wu, „Die Entwicklung des chinesischen Außenhandels", S. 20/24.

Der Handel aber, den Chinesen in tatsächlich ausländischen Gebieten trieben — z. B. in Japan — war so geringfügig, daß er nicht besonders beachtet wurde.

Außenhandel war für China daher zunächst derjenige Handel, der an der Meeresküste von Fremden — und zwar von Rassefremden — getrieben wurde. In früheren Jahrhunderten waren es vor allem die Araber, später nach der Entdeckung des Seeweges um Afrika die Europäer.

Erst in der Neuzeit, erst als die Russen die Nachbarn der Mongolei und Mandschurei geworden waren (im 17. Jahrhundert), als Frankreich Annam (1884), England Birma (1886), Japan Korea (1910) annektiert hatten, hatte China mit einem Außenhandel zu rechnen, der in nennenswertem Umfang von eigenen Staatsangehörigen getätigt wurde[2]).

Wenn man vielleicht sagen könnte, daß vor dem 19. Jahrhundert Außenhandel und Fremdhandel identisch sind, so kann man dies gegen Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr behaupten.

II. Abschnitt.

Die Hauptlinien der chinesischen Zollgeschichte.

§ 4. Die drei Entwicklungsperioden.

1. Die erste Periode von 1842.

Das chinesische Zollwesen hat eine dreistufige Entwicklung durchgemacht.

Die erste Periode liegt vor 1842.

Das „Reich der Mitte" bewegte sich, kaum beeinflußt von europäischem Einfluß, in den Bahnen seiner eigenen jahrtausendealten Tradition. Auch das Gepräge des Zollwesens ist bestimmt durch die Überlieferung, und so unsystematisch in seiner Struktur und so irrational in seiner Verwaltung

[2]) Siehe Wu, „Die Entwicklung des Außenhandels Chinas", S. 48/60.

es den neuzeitlichen Beobachter auch anmutet, ist es doch eine in sich geschlossene Einheit.

Aber schon pocht der weiße Kaufmann an die Tür und verlangt Einlaß. China weigert sich, ihm den Zugang freizugeben. Nur wenige Häfen öffnet es, durch die der Fremdhandel eindringen kann, wenn er hohen Zoll bezahlt.

2. Die zweite Periode von 1842 bis 1931.

In Kriegen durchbricht der Europäer die Schranken, die gegen den Fremdhandel gezogen sind. Er entreißt China die Erlaubnis, zunächst in wenigen, dann in immer zahlreicheren „Vertragshäfen" Handel zu treiben. Er nimmt ihm die Tarifautonomie über den Außenzoll und bindet es durch einseitige Konventionen (Nankingvertrag von 1842).

Der Bürgerkrieg im Innern — die Taiping-Revolution (1850 bis 1864) — führt zu starkem Steuerausfall. Die Provinzen helfen sich, indem sie einen besonderen Binnenzoll, den Likin[1]), mit eigener Verwaltung einführen. Diese Maßnahme war besonders schädlich, da sie sich der Entwicklung zu einer Verkehrswirtschaft entgegenstellte in einem Zeitpunkt, in dem diese Entwicklung eben begann und gerade besonderer Pflege bedurft hätte. In Europa waren aus diesem Grunde die Binnenzölle eben erst abgeschafft worden (Deutscher Zollverein 1831!).

Gleichzeitig kommt es zur Errichtung der Seezollverwaltung. Die Zollerhebung in den „Vertragshäfen" wird verselbständigt und die Leitung der neuen Organisation ausländischen Beamten anvertraut.

3. Die dritte Periode seit 1931.

Der Wandel der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, der sich gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts vollzieht, bringt schließlich eine Modernisierung des chinesischen Zollwesens.

Die Binnenzölle werden beseitigt. Nur der wenig ins Gewicht fallende Küstenzoll, auf den die chinesische Regie-

[1]) Likin heißt wörtlich „Abgabe von einem Tausendstel". Vgl. auch H. B. Morse, „The Trade and Administration of China", S. 120.

rung aus finanziellen Gründen vorläufig nicht glaubt verzichten zu können, bleibt als Überrest noch bestehen.

Die einseitigen Tarifkonventions-Bindungen werden aufgehoben. China erhält seine Zolltarifautonomie zurück.

Die Seezollverwaltung allerdings, die zum Treuhänder der ausländischen Staatsgläubiger Chinas geworden ist, existiert weiter fort.

Diese ganze Entwicklung steht im Zusammenhang mit der Eingliederung Chinas in die moderne Weltwirtschaft. Das Zollwesen, das die Verbindungsstelle zur Weltwirtschaft verwaltet, ist mit dem Eingliederungsprozeß und seinen besonderen Schwierigkeiten eng verknüpft.

Der „Motor" dieses Prozesses ist der Fremdhandel. In früheren Jahrhunderten kaum zugelassen, erzwingt er sich mit Gewalt den Zutritt zum „Reich der Mitte", reißt China aus seiner mittelalterlichen ökonomischen Tradition, gliedert es in immer stärkerem Maße ein in die neuzeitlich-kapitalistische Weltwirtschaft, läßt auf chinesischem Boden die Anfänge moderner Industrie erstehen, wird zum Lehrmeister Chinas auf den Gebieten der Wirtschaft, Technik und Politik. Bis das chinesische Volk, dieser — zum Teil harten und für sein Nationalbewußtsein demütigenden — Schule entwachsend, die Führung seiner Wirtschaftsangelegenheiten und im Weiterschreiten auf der neugewonnenen Bahn die Regulierung des Außenhandels nach modernen wirtschafts- und finanzpolitischen Grundsätzen wieder selbst in die Hand nimmt.

§ 5. Die Strukturveränderungen des chinesischen Zollwesens.

1. Die dezentralisierte Einheit des Zollwesens vor 1842.

Dem Prinzip nach gab es in China bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, d. h. also bis zur Durchbrechung der Fremdhandelssperre durch die Westmächte und bis zur Einführung des Likin während der Taipingrevolution:

1. eine einheitliche Zollverwaltung:

Der Kaiser besaß das Zollregal, ihm gebührten die Zolleinnahmen, er ernannte — direkt oder indirekt — die Zollbeamten[2]).

Es kann nun selbstverständlich keine Rede davon sein, daß im ehemaligen China dieser Grundsatz der einheitlichen Zollverwaltung so genau und schematisch verwirklicht wurde, wie es den modernen Auffassungen von Staat und Verwaltung entsprechen würde. Er wurde gemäß den politischen Verhältnissen und dem Wesen des Beamtentums umgeformt.

Mit Ausnahme der Zollämter an den Stadttoren von Peking verwaltete die Zentralregierung das Zollwesen nicht selbst. Sie hatte die Zollverwaltung den Provinzialbehörden übertragen. Es handelt sich also, wenn man diesen modernen Begriff anwenden darf, um eine „Auftragsverwaltung". Die Zollverwaltung war somit charakterisiert durch eine weitgehende Dezentralisation.

Aber das Zollwesen wurde dadurch doch nicht Provinzangelegenheit: es blieb grundsätzlich Reichssache.

Der Anspruch der Zentralregierung an den Zolleinnahmen wurde durch Ablieferung eines festgesetzten Mindestbetrages abgegolten — der Überschuß floß den Beamten, die auf solche Ergänzungen ihres recht geringen Gehalts angewiesen waren[3]), und den Provinz- oder Lokalkassen zu. Zudem hing das Verhalten der Provinzinstanzen von der — im Laufe der Jahrhunderte schwankenden — Macht der Zentralregierung ab. Aber wenn sich einmal, wie es in der Tang-Zeit (619—906 n. Chr.) der Fall war, die Provinzgouverneure „Zollrechte" angemaßt hatten, so wurden sie ihnen sehr bald wieder genommen, im angegebenen Beispiel schon unter der Sung-Dynastie (960—1276). Gerade die unmittelbare oder mittelbare Ernennung der Zollbeamten durch den Kaiser ermög-

[2]) Siehe Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 8. Abt., S. 3.

[3]) Siehe H. B. Morse, „Trade and Administration of China", S. 92/95. Morse versucht, durch Beispiele aus der europäischen und amerikanischen Geschichte die Eigentümlichkeit des früheren chinesischen Beamten-Besoldungswesens klarzumachen: jene Verbindung von niedrigem festen Gehalt mit Einnahmen aus — allerdings nicht normierten — „Sporteln".

lichte immer wieder notwendige Korrukturen und sicherte — auf die Dauer und im Rahmen der historischen Gegegebenheiten gesehen — die grundsätzliche Einheitlichkeit der dezentralisierten Zollverwaltung.

2. einen einheitlichen Zolltarif:

Der Kaiser setzte als Richtlinie die Zollsätze fest, und zwar unterschiedslos für Binnen- und Außenhandel. Nur der Außenhandel, der in den Händen von fremden, d. h. nichtchinesischen Kaufleuten lag, wurde nach einem besonderen Tarif verzollt.

In der Praxis allerdings war der Tarif der Zentralregierung nur ein Mindesttarif. Die effektiven Zollsätze entsprachen dem jeweiligen Finanzbedürfnis der Provinzen und — der Beamten. War in dieser Beziehung also der Grundsatz der Tarifeinheit nur ein leerer Begriff, so bestand er tatsächlich insofern, als keinerlei Unterschied zwischen Binnen- und Außenzoll gemacht wurde — immer mit der Ausnahme des Fremdhandels, der mit besonderen Abgaben belegt wurde.

Diese Einheit von Binnen- und Außenzoll erklärt sich, wie gezeigt worden ist[4]), aus dem Fehlen einer Unterscheidung zwischen Binnen- und Außenhandel.

2. Das Nebeneinander dreier Zollverwaltungen 1842—1931.

Diese prinzipielle Einheitlichkeit der Zollverwaltung und des Zolltarifs ging nach 1850 verloren. Die Taipingrevolution führte einerseits zur Errichtung der Likinverwaltung, andererseits zur Organisierung der Seezollverwaltung.

1. Die Likinverwaltung[5]) war eine Zollverwaltung der Provinzen. Erst seitdem 1901 die Regulärzollämter innerhalb 50 Li von den Vertragshäfen, die zugleich auch den Likin einzogen, der Seezollverwaltung unterstellt wurden, flossen auch der Zentralregierung Likineinnahmen zu. Aber der Likin war seinem Wesen nach Sache der Provinzen, nicht des Reichs; die

---

[4]) Siehe § 3, „Die Unterscheidung zwischen Außenhandel und Fremdhandel", S. 17.

[5]) Vgl. auch unten S. 55.

Likinverwaltung gehörte zu den „Hoheitsrechten" der Provinzen, und der hauptsächliche Ertrag floß ihnen zu, und sie setzten nach eigenem Belieben — unbekümmert um die Richtlinien, die auch hier die Zentralregierung ausgab — die Likinsätze fest.

Die Likinverwaltung war also eine Zollverwaltung, die als Neubau neben die alte Zollverwaltung der Zentralregierung gestellt wurde. Sie war außerdem eindeutig eine Binnenzollverwaltung.

2. Die Seezollverwaltung war eine Zollverwaltung der Zentralregierung, aber aus der allgemeinen Zollverwaltung losgelöst und mit autonomer Geschäftsführung. Ihr unterstanden aber nicht nur die Seezölle, sondern auch die Transit- und Küstenzölle, zwischen 1887 und 1917 auch der Opiumlikin. Sie reichte somit weit hinein in das Gebiet der Binnenzölle. Nach 1901 wurden ihr darüber hinaus noch die Regulärzollstationen übergeben, die sich innerhalb von 50 Li der Vertragshäfen befanden.

Mit anderen Worten: von 1858 bis 1931 gab es in China drei verschiedene Zollverwaltungen.

Denn neben der Likin- und der Seezollverwaltung bestand ja noch die alte chinesische Zollverwaltung fort. Aber sie hatte große Teile ihrer Zollämter und ihres Aufgabengebietes an die Seezollverwaltung verloren. Sie war eigentlich nur noch eine Rumpfverwaltung.

Sie erhob die „regulären Zölle" (Regular Customs), wie sie offiziell mit einem Anklang an geschichtliche Überlieferungen hießen, oder die „einheimischen Zölle" (Native Customs), wie sie vielfach von den Ausländern genannt wurden.

Dieser Regulärzoll war nichts anderes als der alte Zoll aus der Zeit, in der man noch keinen Unterschied zwischen Außen- und Binnenzoll machte. Aber in Wirklichkeit war er — insbesondere nachdem die Zollämter innerhalb 50 Li der Vertragshäfen 1901 zur Seezollverwaltung geschlagen worden waren — zum Binnenzoll geworden: nicht dem Begriff, aber der Praxis nach; dafür war folgende Entwicklung maßgebend.

a) Der Außenhandel über See ging im Laufe des 19. Jahrhunderts immer mehr und immer ausschließlicher auf den Dampferverkehr über, die Dschunken wurden auf den innerchinesi-

schen Küstenverkehr beschränkt. Soweit sich aber der Warentransport auf Schiffen ausländischer Bauart vollzog, war die Seezollverwaltung für die Zollerhebung zuständig.

b) Auch die wichtigsten Außenzollstationen zu Lande wurden — nach und nach der Seezollverwaltung unterstellt (seit dem Tientsing-Vertrag 1858) [6]).

c) Gleichfalls werden — um auch diesen Teil des Außenhandels zu kontrollieren — die Regulärzollämter, die den Warentransport auf Dschunken zwischen dem Zollausland Hongkong und Macao verzollten, in die Seezollverwaltung eingegliedert.

Die Ausdehnung der Seezollverwaltung brachte es mit sich, daß von ihr der chinesische Außenhandel fast vollständig überwacht wurde, und mochte der Regulärzoll, den die alten chinesischen Zollstationen erhoben, noch in vereinzelten Fällen den Charakter eines Außenzolls haben — in der Praxis war er Binnenzoll und nichts als Binnenzoll geworden.

3. Die zentralisierte Einheit des Zollwesens seit 1931.

Die Bedeutung der Neuregelung des chinesischen Zollwesens von 1931 liegt darin, daß aus der Dreiheit der Zollverwaltungen wieder eine Einheit wurde. Mit der Beseitigung des Regulärzolls und des Likin verschwanden auch die Binnenzollverwaltungen der Zentralregierung und der Provinzen — nur die Seezollverwaltung blieb bestehen.

Die Seezollverwaltung ist eine Behörde der Zentralregierung. Ihre alleinige Existenz bedeutet somit auch eine zentralisierte Verwaltung des chinesischen Zollwesens, wie es sie niemals vorher in der Geschichte gegeben hat. Die Provinzen sind aus dem Zollwesen gänzlich ausgeschaltet, und damit ist zugleich, zumal die Wiedergewinnung der Tarifautonomie die notwendige äußere Bewegungsfreiheit verschafft hat, die Möglichkeit vorhanden, nach großen Gesichtspunkten eine Zollpolitik zu treiben, die ausschließlich von den wirtschaftlichen und

[6]) Vgl. Tientsing-Vertrag § 10 in „Zollsystem Chinas", 1. Abt. S. 40. „It being, by Treaty, at the option of the Chinese Government to adopt what means appear to is best suited to protect its revenue accruing on British trade, it is agreed that an uniform system shall be enforced at every port."

fiskalischen Notwendigkeiten des gesamten Reiches geleitet ist, ohne von provinziellen oder lokalen Sonderinteressen gestört zu werden.

Diese Zentralisation hat außerdem noch den Vorteil, daß die chinesische Zollverwaltung nunmehr ganz und gar einer organisatorisch und verwaltungstechnisch modernen Behörde anvertraut ist. Die Tatsache allerdings, daß ausländische Beamte noch immer den maßgebenden Einfluß in ihr besitzen, ist für den nationalstolzen Chinesen kränkend. Aber er sieht Ausländer in der Seezollverwaltung als einen in absehbarer Frist verschwindenden Überrest der Konventionszeit an und weiß, daß gleichwertige chinesische Kräfte die ausländischen Beamten mit der Zeit ablösen werden.

§ 6. Der Wandel der fiskalischen Bedeutung der Zölle.

1. Die Stellung der Zölle im chinesischen Finanzwesen vor und nach 1850.

Das Aufkommen aus den Zöllen ist gegenwärtig, nachdem durch die Finanzreform von 1928 die Grundsteuern völlig den Provinzen überwiesen worden sind, neben den Erträgen aus der Salzsteuer, der tragende Pfeiler des chinesischen Reichshaushalts. Nicht weniger als 67 Prozent der Nettoeinkünfte flossen im Etatsjahr 1931/32 der Zentralregierung aus dieser Quelle zu [7]), obwohl Anfang 1931 alle Binnenzölle (mit Ausnahme des nicht sehr ins Gewicht fallenden Küstenzolls) beseitigt wurden.

Diese hervorragende Stellung in Chinas Budget haben die Zölle jedoch noch nicht lange inne. Sie ist vielmehr Ausdruck des tiefgreifenden Wandels, der sich während der letzten hundert Jahre im chinesischen Finanzwesen und darüber hinaus im chinesischen Wirtschaftsleben vollzogen hat.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts beruhten die Einnahmen sowohl des Reichs als auch der Provinzen fast

[7]) Siehe Report of the fiscal Year 1930/32, hgb. v. Finanzministerium, S. 4.

ausschließlich auf der Grundsteuer[8]), die eine Ablösung von „Zehnten"-Abgaben darstellt, auf den in Naturalien geleisteten „Tributen" und auf der Salzsteuer. Die Zölle dagegen spielten — soweit sich das bei dem Dunkel, das über der chinesischen Finanzgeschichte liegt, überhaupt beurteilen läßt — eine untergeordnete Rolle, und nur vorübergehend scheinen die Außenzölle einen namhafteren Beitrag zu den öffentlichen Kassen geliefert zu haben.

Zwei Ereignisse waren es, die um 1850 die Wende brachten und die fiskalische Bedeutung der Zölle schnell steigerten:

1. die von den Westmächten erzwungene Niederreißung der Schranken, die China gegen den Fremdhandel aufgerichtet hatte: diese Eingliederung des isolierten Landes in die Weltwirtschaft brachte ein starkes Anwachsen des Außenhandels und entsprechend — selbst bei den durchaus mäßigen Zollsätzen — des Zollaufkommens mit sich;

2. der durch die Taipingrevolution und ihre verheerenden Wirkungen erzeugte Steuerausfall: diese staatlichen Finanznöte gaben in China die Veranlassung zur Einführung eines neuen Binnenzolls, des Likin, der infolge seines hohen Tarifs einen beachtlichen Ertrag abwarf.

2. Die statistischen Belege für den Bedeutungs-Wandel.

Will man sich nun ein zahlenmäßiges Bild machen von den Veränderungen, die diese beiden Ereignisse im chinesischen Finanzwesen hervorgerufen haben, so ist man, da statistische Unterlagen für die Zeit vor 1858 leider gänzlich fehlen[9]), auf die Schätzungen der öffentlichen Einkünfte

[8]) Siehe Wei, „Die gegenwärtige Finanzlage Chinas", S. 52 ff., und Chu, „Hauptprobleme der Finanzreform Chinas", S. 119 ff.

[9]) The reasons for this are two in number, First, China, as an empire, used to regard the coming in of foreign products as tributes from dependencies, and the idea of „international" trade was un-orthodox. Secondly, when the emperors granted presents to the representatives of foreign tribes, such presents were also regarded merely as imperial gifts. For these two reasons, it could hardly be expected that great value would be attached to the quantity of such goods exhanged, and if figures were given, they could hardly have been complete. Siehe Yang, C., „Statistics of Chinas Foreign Trade", 1864—1928, S. IV.

angewiesen, die H. B. Morse 1905 vorgenommen hat[10]). Sie gestatten, wenngleich ihre Richtigkeit an sich schon fraglich ist[11]), gewisse Rückschlüsse auf die Verhältnisse in der Epoche, die der Umbildung unmittelbar vorherging.

	Reichs-einnahmen	Provinzial-einnahmen	Lokal-einnahmen
	in Millionen Taels		
Grundsteuer	25,89	67,06	9,32
Naturalabgaben	7,42	15,58	2,30
Normalzoll	3,79	1,29	0,25
Salzsteuer	13,05	26,00	25,00
Verschiedenes	3,86	6,00	0,99
Seezölle	31,17	3,95	1,23
Likin	13,89	22,50	3,64
insgesamt	99,06	142,37	42,73

Der Anteil der Zölle an den öffentlichen Einnahmen beträgt nach dieser Schätzung um die Jahrhundertwende (1900) also:

	Reichs-einnahmen	Provinzial-einnahmen	Lokal-einnahmen
	in Prozenten:		
Normalzoll	3,8	0,9	0,6
Seezoll	31,5	2,8	2,9
Likin	14,0	15,2	8,5

In der Zeit vor 1850, in der Likin noch nicht erhoben wurde, bestand die ganze Zolleinnahme aus dem Normalzoll. Ferner können wir annehmen, daß sich der Ertrag des Normalzolls — und das ist, wie schon gezeigt worden ist, fast gleichbedeutend mit Binnenzoll — nicht wesentlich verändert hat. Endlich ist das Seezollaufkommen erheblich gestiegen. Für 1865 gibt Morse[12]) 8,3 Millionen Taels an; aber dieser Betrag ist wiederum schon ein Mehrfaches desjenigen, das vor Abschluß der Verträge von Nanking (1842) und Tientsing (1858) und vor Durchführung der Verwaltungsneuordnung eingenommen wurde.

[10]) Siehe H. B. Morse, „Trade and Administration of China", S. 130.

[11]) Morse äußerte selbst einige Bedenken gegen die Richtigkeit seiner Schätzung.

[12]) Morse, „Trade and Administration", S. 119.

Andererseits dürften sich die Grundsteuer-Einnahmen um 1900 nicht sehr von denen um 1800 unterscheiden, höchstens sind sie infolge der noch immer anhaltenden wirtschaftlichen Nachwirkungen der Taipingrevolution und des Boxeraufstandes niedriger gewesen[13]).

Somit können wir annehmen — auch wenn man die Schätzungen von Morse im einzelnen für unsicher hält —, daß die Zölle in der Ära vor 1850 für die Finanzen des Reiches wie der Provinzen nur eine geringe Bedeutung hatten.

Diese Tatsache ist, soweit sie den Seezoll betrifft, nicht erstaunlich. Es läßt sich nun einmal nicht Außenhandel-Drosselung, wie sie China zu jener Zeit betrieben hat, mit hohen Zollbeiträgen zum Staatshaushalt verbinden. Merkwürdig hingegen erscheint es, daß der Anteil des Binnenzolls an den öffentlichen Einnahmen so gering ist. Denn wie verstanden es einstmals die europäischen Regenten, ihr Zollregal auszunutzen und mit Mauten ihre Säckel zu füllen!

§ 7. Die Motive der chinesischen Zollpolitik.

1. Das Vorwalten wirtschaftspolitischer Motive in der Zollpolitik Alt-Chinas.

Im Gegensatz zu der europäischen Zollpolitik im Mittelalter war aber die chinesische Zollpolitik vor 1850 niemals ausschließlich von fiskalischen Motiven geleitet. Gewiß gab es auch in China Zeiten, in denen die Regierungen die Einnahmequelle der Zölle nach Kräften auszuschöpfen versuchten. Doch wurde eine solche Einstellung immer wieder auf die Dauer korrigiert durch den Einfluß einer alten Tradition (und es ist bekannt, was für eine Macht die von den klassischen Schriftstellern festgehaltene Überlieferung in China hatte!), nach der nur wirt-

[13]) Morse gibt sogar an, daß um 1812 die Einnahmen für Grundsteuer der Provinz Honan so hoch waren, wie um 1900 die des ganzen Reiches. Allerdings ist das zum Teil auf andere Erhebungs- und Verrechnungsmethoden zurückzuführen. Vgl. hierzu Morse, „Trade and Administration", S. 103 ff.

schaftspolitische Beweggründe für die Erhebung von Zöllen maßgebend sein durften.

Die Einführung von Zöllen in Alt-China, die sich für die Dschou-Zeit (1137—247 v. Chr.) nachweisen läßt, hatte agrarpolitische Ursachen[14]). China war — und ist es im wesentlichen noch heute — Agrarland. Die Förderung der Landwirtschaft mußte daher das Hauptziel altchinesischer Wirtschaftspolitik sein. Das hieß aber auch: Schutz des Bauern gegen tatsächliche oder vermeintliche Übergriffe des Handels. Ihn begünstigte man nur insoweit, als er der Landwirtschaft von Nutzen zu sein schien. Sonst jedoch suchte man

---

[14]) Für diese Zeit haben wir als einzige Quelle den „Dschou-li" (wörtlich: „Sittenlehre der Dschou-Zeit"), der u. a. ein Bild altertümlichen Steuer- und Zollwesens entwirft, aber mehr eine theoretisch-utopische Staatslehre als eine wahrheitsgetreue Tatsachenschilderung bietet.

Danach gliedern sich die Einkünfte in Gun- und Fu-Abgaben. Die Gun-Abgaben bestanden in Naturalien, die die Lehnsfürsten je nach ihrer Stellung bei ihren Pflichtbesuchen dem Kaiser abzuliefern hatten. Von ihnen wurden die Bedürfnisse des Tempeldienstes, des Kaiserhofes und der höheren Beamten bestritten. Man unterschied neun Arten von Gun-Abgaben: 1. Opfergaben (Tiere, Feldfrüchte); 2. Rohstoffe für Frauenhandarbeit (Seide, Flachs); 3. Opfergeräte; 4. Stickereien; 5. Edelholz; 6. Gold, Silber, Edelsteine und Schildpatt; 7. Meßgewänder; 8. Federn; 9. Fische, Salz, Früchte usw.

Die Fu-Abgaben waren von den Bewohnern des ungefähr 1000 Quadrat-Li großen Zentralgebietes zu leisten, und zwar in Zahlungsmitteln. Sie dienten der Unterhaltung des Heeres (Beschaffung von Waffen, Pferden, Wagen, Munition, Bekleidung und Nahrungsmitteln für die Soldaten). Auch bei den Fu-Abgaben unterschied man neun Arten: 1. Steuern in Höhe von $^1/_{20}$ der Fu-Steuer, die die Bewohner der Hauptstadt zu entrichten hatten; 2. Steuern in Höhe von $^1/_{10}$ bis $^3/_{20}$ der Fu-Steuer, die die Bewohner der Hauptstadtvororte zahlen mußten; 3. Steuern in Höhe von mehr als $^2/_{10}$ der Fu-Steuer, die die Bewohner der Zone aufbringen mußten, die sich 200 Li um die Hauptstadt erstreckte; 4.—6. Steuern in der gleichen Höhe der Fu-Steuer, die die Bewohner weiterer Zonen, diesmal einschließlich der Beamten, zu entrichten hatten, die jeweils weitere 200 Li von der Hauptstadt entfernt lagen; 7. Zoll; 8. Berg- und Wassersteuer, die etwa $^5/_{20}$ der Fu-Steuer ausmachte; 9. Einkünfte aus der Verwendung von nicht verbrauchten Materialien bei Regierungsbauten oder -aufträgen.

Die unter 7 aufgeführten Fu-Abgaben stellen also die ersten chinesischen Binnenzölle dar. Es waren Abgaben, die an bestimmten Stellen des Landes (Gebirgspässe, Flußübergänge usw.) von Regierungsbeamten, deren hauptsächliche Aufgabe aber die polizeiliche Aufsicht war, für passierende Waren erhoben wurden.

Vergleiche Tenchiyenyi, „Wirtschaftliche Ideen und Systeme im chinesischen Altertum", S. 522/25.

ihn durch Steuermaßnahmen einzuschränken, und vor allem dann wurde er scharf belastet, wenn man warenverteuernde Spekulation bei ihm vermutete.

2. Die fiskalischen Motive in der neuen Zollpolitik.

Dieses agrarpolitische Motiv ist bis in die Neuzeit hinein in der chinesischen Zollpolitik — soweit nicht der Fremdhandel in Frage stand — wirksam gewesen, wenn es auch im Laufe der Jahrhunderte nicht das einzige Motiv geblieben war, und der fiskalische Gesichtspunkt sich vorgedrängt hatte[15]).

Aber immerhin ist kennzeichnend für den Charakter der chinesischen Zollpolitik, daß sie bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts auf eine Durchorganisation des Zollwesens verzichtete, die fiskalisch vorteilhaft gewesen wäre. Bis dahin war die Zahl der Zollstationen recht gering. Nur an wenigen Orten — in den wichtigeren Häfen am Meere und an den Flüssen und an den Zentren des Kanal- und Überlandverkehrs wurden Zollämter errichtet. Man begnügte sich eben damit, den Warenverkehr an jenen Plätzen zu erfassen, wo er sich besonders stark zusammenballte, in der Meinung, auf diese Weise gerade jenen — vom Standpunkt einer bäuerlich-handwerklichen Wirtschaftsverfassung aus — „überflüssigen" und spekulativen Teil des Handels zu treffen, den man treffen wollte.

Erst durch die Einführung des Likin ist diese zollpolitische Tradition zerstört worden. Der Likin war nun in der Tat ein Zoll, dessen Erhebung nur von fiskalischen Absichten diktiert war und der sich als sehr schädlich für die chinesische Wirtschaft erwies. Man darf jedoch nicht vergessen, daß eine solche rein fiskalische Handhabung eines Binnenzolls für China ein Novum gewesen ist.

Nachdem neuerdings — wie gezeigt worden ist[16]) — die Zolleinnahmen eine so bedeutsame Rolle im Reichshaushalt spielen, haben selbstverständlich finanzpolitische Überlegungen ein erhebliches Gewicht. Es besteht die Gefahr, daß die fiskalischen

[15]) Siehe San, „Geschichte des chinesischen Finanzsystems", S. 3/4.
[16]) Siehe S. 26.

Interessen den Vorrang behaupten gegenüber den wirtschaftlichen, die durch eine entsprechende Gestaltung des autonomen Zolltarifs gefördert werden sollen. Aber jedenfalls sind die wirtschaftspolitischen Motive, die während der Jahrzehnte von 1840 bis 1930 ausgeschaltet waren, nun wieder lebendig, wenn sie auch nicht mehr nur agrarisch, sondern auch industriell gerichtet sind — und sie werden (wie in alter Zeit) zweifellos selbsttätig die notwendigen Korrekturen gegenüber den vorhandenen fiskalischen Tendenzen vornehmen.

§ 8. Die Stellung zum Fremdhandel.

1. China und der Fremdhandel bis zum 16. Jahrhundert.

Die chinesische Zollpolitik gegenüber dem Fremdhandel war von anderen Motiven geleitet, als sie im allgemeinen bestehen.

Bis zur Tang-Zeit (618—905 n. Chr.) hat China den Fremdhandel überhaupt nicht mit Zöllen belastet. Ungehindert fand er Zutritt in die Häfen des Reichs, und es gab Perioden, in denen der überseeische Warenverkehr schon ein recht lebhafter war.

Seine höchste Entfaltung erlebte der mittelalterliche Fremdhandel in China allerdings in den Jahrhunderten der Tang-Dynastie. Vor allem Araber und Perser waren es, die mit ihren Schiffen Kanton anliefen und Produkte des Westens gegen Produkte des Ostens eintauschten. Wenn China nun dazu überging, diesen Außenhandel mit Import- und Exportzöllen zu belegen, so waren es in erster Linie wohl fiskalische Motive, die es dazu bestimmten, wenn auch die traditionellen wirtschaftspolitischen Beweggründe mitsprechen mochten. Aber diese Zölle[17]) waren bei einem Satz von $^1/_{10}$ bis $^1/_{30}$ des Warenwertes nicht handelsfeindlich. Dieser mittelalterliche Fremdhandel umfaßte ja im wesentlichen nur Luxusgüter: er brachte keine Waren, deren China lebensnotwendig bedurfte;

[17]) Siehe „Wiederherstellung der chines. Zollautonomie", S. 1—2.

China war ein autarker Wirtschaftskörper; und der Fremdhandel führte auch nur Luxusgüter aus, damals schon in der Hauptsache Seide und Tee. Für die Verhältnisse charakteristisch ist, daß der verantwortliche oberste Zollbeamte gleichzeitig auch Beauftragter des Kaiserhofes war, die schönsten Kostbarkeiten, die die Fremden anboten, für Rechnung von Peking aufzukaufen[18]).

Unter der Sung-Dynaste (960—1276) wurde der Zollsatz auf 10—15 % des Warenwertes festgesetzt. Die Zolleinnahmen zu jener Zeit sind beträchtlich gewesen. Sie betrugen nach 1174 jährlich rund 500 000 Min (1 Min = ca. 0,833 Silber-$), 500 000 Ballen Stoffe und andere Waren nach Stück im Gesamtgewicht von 667 000 Pfund, außerdem andere gewogene Waren mit einem Gewicht von rund 42 000 Pfund. Die Zentralregierung setzte in ihrem jährlichen Voranschlag den Zollertrag auf 2 Millionen Min fest.

Die nachfolgenden Dynastien, Yuan (1276—1368) und Ming (1368—1643), trieben eine ausgesprochen fremdhandelsfreundliche Politik: um den Außenhandel zu fördern, bauten sie allmählich die Zollsätze ab, die schließlich nur noch 3 % ad valorem betrugen. Wirtschaftspolitische Überlegungen hatten zu dieser Wendung geführt: die Vorteile einer Ausfuhr, die Geld ins Land brachte — Silber kam in jener Zeit allein als Einfuhrgut für China in Frage —, lagen auf der Hand. Und da der Umfang des Fremdhandels dank dieser Zollpolitik weiter anwuchs, dürften die chinesischen Regierungen auch finanziell nicht schlecht gefahren sein[19]).

2. China und der europäische Fremdhandel.

Auch als zu Anfang des 16. Jahrhunderts europäische Schiffe eintrafen, änderte China zunächst seine Haltung

[18]) Unter Kaiser Chün-tzun (713—755) errichtete die Zentralregierung 714 ein Seehandelsamt in Lingnan an der Grenze zwischen den Provinzen Kwantung, Kwangsi und Annam. Ein Kommissar überwachte dort den Außenhandel, erhob die Zölle und die Abgaben für den kaiserlichen Hof. Ihm unterstand auch die Bekämpfung des Schmuggels. In den anderen Häfen war das Zollwesen Angelegenheit der Provinzgouverneure und der von ihnen eingesetzten Aufsichtsbeamten.

[19]) Siehe „Geschichte der Wiederherstellung der chinesischen Zollautonomie", S. 2.

gegenüber dem Fremdhandel nicht. Jedoch wurde es bald zu anderen Maßnahmen gezwungen.

Warum? Banister schreibt darüber[20]) „There is but litle doubt that the semi-practical activities of the early Portuguese, Dutch and English traders and the ruthless brutality of the Spaniards were largely responsible for the restrictive police towards all foreigners which was subsequently adopted by the Government and officials of China, in lieu of the liberal and humane treatment for which Marco Polo extolled them."

Die ersten europäischen „Kaufleute", die nach China kamen, waren von dem gleichen Schlage der „merchant adventurers", die dem englischen Handel den Weg nach Amerika öffneten im steten Kampf und Seeraub gegen die spanische Flotte. Für China war das eine neue, unbekannte Art von „Kaufleuten", und daß es sich gegen sie wandte, ist nur zu verständlich.

Ihr Benehmen war den chinesischen Regierungen um so verdächtiger, als das Schicksal vieler asiatischer Reiche, ihre Unterwerfung unter europäische Herrschaft, nach Peking gemeldet worden war — und so sah China die ersten Vertreter der europäischen Nationen, mit denen es in Berührung kam, als Avantgarde von Kriegsflotten an, die Eroberungslüste auch gegen das „Reich der Mitte" hegten.

Politische Gründe also führten zu der manchmal verschärften, manchmal gelockerten Abschließungstendenz, die nunmehr für den Fremdhandel in China spürbar wurde. Und man darf annehmen, daß nicht nur die offensichtlichen Beschränkungsmaßnahmen, sondern auch die hohen Zollasten Ausfluß des Bestrebens waren, den Umfang des Fremdhandels nach Möglichkeit gering zu halten, um die vermuteten außenpolitischen Gefahren zu bannen.

---

[20]) Siehe Banister, „A History of the External Trade of China", in Decennial Reports 1922—31, S. 2.

III. Abschnitt.

Die Entwicklung des chinesischen Zollwesens im 19. Jahrhundert.

§ 9. Der Fremdhandel unter dem Cohong-System.

1. Der Unterschied zwischen offiziellen und tatsächlichen Lasten.

Von 1685 bis 1757[1]) standen einige chinesische Häfen dem Fremdhandel offen. Das heißt aber nicht, daß der Fremdhandel völlige Bewegungsfreiheit hatte. Das politische Mißtrauen war keineswegs geschwunden, und behördliche Verordnungen sorgten sowohl für die Begrenzung der Freizügigkeit der ausländischen Kaufleute als auch für ihre Überwachung. Aber die chinesischen Regierungen waren zu der Erkenntnis gekommen, daß es wirtschaftlich vorteilhaft war, die ausländischen Kaufleute in jenem Maße zuzulassen, das politisch vertretbar erschien.

Die Fremden kamen, um die in Europa begehrten Artikel Tee, Seide und — anfangs auch — Nankingstoffe zu kaufen; sie exportierten mehr, als sie importierten, und brachten darum Geld ins Land. Im Anfang des 18. Jahrhunderts bestand der Wert der Ladungen auf den Schiffen der englischen Ostinidien-Kompagnie nur zu $^1/_{10}$ aus Waren und sonst aus Bargeld, und noch in der Mitte dieses Jahrhunderts, nachdem es gelungen war, einen gewissen Absatzmarkt für die ausländischen Produkte zu finden, machten die importierten Waren nur $^4/_{10}$ des Schiffsladungs-Wertes aus. Dabei verkaufte

[1]) Während der Unruhen, die zu Beginn der Tsing-Zeit (1644—1911) an den Küsten Chinas herrschten, wurde der Handelsverkehr mit dem Ausland vorübergehend verboten. Dann aber erfolgte 1684 (Eroberung von Formosa) eine Reorganisation des Zollwesens. An Stelle der früheren Seezollämter wurden vier Seezoll-Inspektionen eingerichtet, und zwar in Macao für Kanton, in Changchow für Fukien, in Ningpo für Tschekiang und in Schanghai für Kiangsu. 1757 kam es dann zu mehreren Zwischenfällen (wiederholte Raubüberfälle von Ausländern und Streit zwischen Spaniern und Chinesen auf Malina — vgl. Takayanagi, „Das Zollwesen Chinas", 1. Abt., S. 7), die die Regierung veranlaßten, außer Kanton und Macao alle Häfen für den Fremdhandel zu schließen.

die Ostindien-Kompagnie ihre Einfuhr ohne Gewinn und nicht selten mit Verlust[1a])!

Aber wenn auch dem Fremdhandel alle chinesischen Häfen geöffnet waren, so konzentrierte er sich doch fast völlig in Kanton, da in den übrigen Häfen die Abgaben, die man von ihm verlangte, höher und — wie die ausländischen Kaufleute behaupteten — unerträglich waren.

Wenn man diese Lasten betrachtet, die dem Fremdhandel im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert auferlegt wurden, so muß man unterscheiden zwischen den offiziellen und den tatsächlichen Abgaben.

1. Die offiziellen Abgaben:

Die offiziellen Abgaben waren diejenigen, die auf Grund der von der Zentralregierung festgesetzten Tarife erhoben wurden. Sie setzten sich zusammen aus Zoll und Schiffsabgabe. Der offizielle Zollsatz war niedrig: die spezifischen Zölle, die verlangt wurden, belasteten den Import im Durchschnitt mit 4 Prozent und den Export im Durchschnitt mit 1,5 Prozent. Die offizielle Schiffsabgabe war hoch: sie wurde je nach der Größe des Schiffes entrichtet[2]).

2. Die tatsächlichen Abgaben:

Aber selbst diese offizielle Schiffsabgabe wäre, zusammengenommen mit den niedrigen Zollsätzen, keine allzu schwere Belastung des Fremdhandels gewesen, wenn nicht auf sie und auf den offiziellen Zoll Zuschläge gekommen wären, die die offiziellen Sätze um ein Vielfaches überstiegen.

[1a]) Siehe Banister, „A History of the External Trade of China 1834—81" in Decennial Reports 1922—31, S. 5/6.

[2]) Die Schiffsabgabe entstand in China während der Ming-Zeit. Als 1422 neue Zollämter eingerichtet wurden, mußten die anlaufenden Schiffe außer den Zöllen auch Schiffsabgaben entrichten. In der Tsing-Zeit kannte man anfänglich in Klassen eingeteilte Schiffsabgaben. Wie hoch diese damals waren, ist nicht mehr klar festzustellen. Man kann nur einem kaiserlichen Erlaß entnehmen, daß je nach der Höhe des Mastes ungefähr 2000 Tael pro Schiff zu bezahlen waren.

Diese Zuschläge waren jedoch meistens keineswegs „offiziell". Nur zwischen 1728 und 1736 gab es einen amtlichen Exportzoll in Höhe von 10 Prozent ad valorem [3]).

Sonst aber wurden die Zuschläge erhoben von den Beamten, die Zoll und Schiffsabgabe verwalteten und einzogen, und zwar nicht nach bestimmten Sätzen, sondern willkürlich, wenn sich auch mit der Zeit gewisse fixe Grundsummen herausbildeten.

Der Größtteil dieser Zuschläge floß dem leitenden Beamten von Kanton, dem Hoppo, zu. Es wäre nun jedoch irrig, wollte man diese Zuschläge samt und sonders als Korruption bezeichnen oder wollte man in ihnen samt und sonders reine Privateinnahmen des Hoppo sehen. Sie sind nur zu verstehen und zu würdigen im Rahmen des Verwaltungs- und Steuersystems Alt-Chinas. Die Zuschläge waren stillschweigend von der Zentralregierung gebilligt, sie war an ihnen insofern beteiligt, als der Hoppo sein Amt nur nach Zahlung einer beträchtlichen Summe erhielt und er während seiner Amtstätigkeit dauernd seinen Einnahmen entsprechende „Geschenke" nach Peking schicken mußte (es war also ein Pachtsystem). Von den Einkünften, die ihm aus den Zuschlägen zuflossen, hatte der Hoppo aber auch einen ausgedehnten und kostspieligen Verwaltungsapparat zu unterhalten, in ihnen steckten also tatsächliche Verwaltungsausgaben. Trotzdem soll nicht geleugnet werden, daß der Kantoner Posten eine der ergiebigsten Beamtenstellen Alt-Chinas war und immer nur an besondere Günstlinge des Kaiserhofes vergeben wurde.

Für die Handhabung der Zollpraxis in dieser Epoche ist charakteristisch, daß der Hoppo, als die englische Ostindien-Kompagnie 1715 über die Eröffnung ihres Handels in Kanton verhandelte, alle Vereinbarungen anerkannte bis auf diejenige, daß der Zoll und die Schiffsabgabe auf die offiziellen Sätze beschränkt bleiben sollte [4]).

---

[3]) Siehe Morse, „International Relations" I., S. 66.

[4]) Siehe Morse, „International Relations" I., S. 65.

2. Das Cohong-System.

Welche Zollasten auf ihren Waren ruhten, wußten aber die ausländischen Kaufleute nicht mehr, nachdem zu Beginn des 18. Jahrhunderts das System des Cohong eingeführt worden war.

Der Cohong war eine Gruppe von chinesischen Kaufleuten, die das ausschließliche Monopol des Handels mit den ausländischen Kaufleuten erhalten hatten, dafür aber — außer daß sie die politische Verantwortung für die Fremden trugen — von sich aus die Zölle an die Behörden abführten. Die ausländischen Kaufleute hatten demnach auf der einen Seite keinen Zutritt zum freien Markt mehr, sie sahen sich einem Monopol und den von ihm bestimmten Monopolpreisen gegenüber, und sie hatten auf der anderen Seite keine direkten Beziehungen zur Zollbehörde mehr[5]).

3. Die tatsächliche Schiffsabgabe.

Nur die Schiffsabgabe entrichteten sie direkt an die chinesische Verwaltung, und die Zuschläge auf den offiziellen Satz, die ihnen hierbei abgefordert wurden, gaben ihnen eine Ahnung von den Aufschlägen, die beim Zoll gemacht wurden, von denen sie aber nichts wußten, da sie in den Preisen, die sie für ihre Importwaren erhielten oder die sie für die Exportwaren zahlen mußten, enthalten waren.

Ein Beispiel über die Berechnung der tatsächlichen Schiffsabgabe zeigt deutlich die Zollpraxis jener Tage[6]). Ein bestimmtes Schiff hatte — seiner Größe entsprechend — zu zahlen:

Offizieller Tarif	1109,827	Tael
Umwandlung in Standard-Silbergeld (7 %)	77,688	„
10 % „Geschenk" für den Hoppo	118,725	„
2 % für die Einziehungsbeamten	22,196	„
	1328,463	Tael

[5]) Siehe Morse, „International Relations" I., S. 65/68.

[6]) Siehe Morse, „International Relations", I., S. 77.

Zu dieser „eigentlichen" Schiffsabgabe kamen aber noch „Geschenke", für die sich ein einheitlicher, von der Größe des Schiffes unabhängiger Satz von 1950 Tael herausgebildet hatte, so daß also dieses Schiff insgesamt zu entrichten hatte 3278,463 Tael, die damals einen Wert von 1093 £ darstellten und die unter den Begriff „Schiffsabgabe" fielen.

4. Der tatsächliche Zoll.

Obwohl sich die Zollzahlung nur zwischen den Cohong-Kaufleuten und den chinesischen Behörden vollzog, sind doch — vor allem aus den Jahrzehnten vor Abschluß der Handelsverträge — verschiedene Zollsätze bekannt geworden[7]).

So liegen auf dem Gebiete des Imports Angaben vor aus den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts über die Höhe des Zolls auf Baumwolle:

	offizieller Zollsatz in Tael pro Picul	tatsächlicher Zollsatz in Tael pro Picul	tatsächlich mehr als offiziell
1. Angabe	0,205	1,500	632 %
2. Angabe	0,298	1,740	484 %

Der Tarifsatz für Baumwolle betrug 0,150 Tael, wozu aber noch verschiedene offizielle Abgaben kamen.

Auf dem Gebiete des Exports liegen aus derselben Zeit Angaben vor über die Höhe des Zollsatzes für Tee:

	offizieller Zollsatz in Tael pro Picul	tatsächlicher Zollsatz in Tael pro Picul	tatsächlich mehr als offiziell
Angabe	1,279	6,000	369 %

Der tatsächliche Zollsatz entsprach einer Belastung des Tees mit 20—30 % ad valorem. Gemessen an den Finanzzöllen, mit denen England die Tee-Einfuhr belegte (etwa 90 %), ist dieser Zollsatz nicht allzu hoch.

5. Das Verhältnis der ausländischen Kaufleute zum Cohong.

Im allgemeinen waren die Beziehungen zwischen ausländischen Kaufleuten und dem Cohong gute. Morse schreibt über das Cohong-System[8]):

[7]) Siehe Morse, „International Relations" I., S. 80.
[8]) Siehe Morse, „Trade and Administration of China", S. 307.

„This was a system which worked without friction. Every one was pleased: the foreign merchant enjoyed his practical monopoly, and had nothing of the extortion thrust under his eyes, while the annoyances of his daily life were as nothing to the prospects of rapid fortune; the Co-Hong paid, one way and another, its millions, but could recoup itself many times; and the officials were quite contented. The best commentary on its commercial aspect is the admitted fact that grow up side by side, during a century of joint working, a body of Chinese and of foreign merchants than whom there has never, at any time or at any place, been more honourable; with never a written contract, with many an occasion of help in time of difficulty, and with much sympathy and friedliness from one to the other."

Die großen Verdienstmöglichkeiten hüben und drüben waren, wie Morse richtig sieht, die Grundlagen, auf denen sich das gute Verhältnis zwischen ausländischen und chinesischen Kaufleuten aufbaute. Und diese Verdienstmöglichkeiten bestanden — trotz der beträchtlichen Zoll- und Schiffs-Abgabe-Lasten, die dem Fremdhandel aufgebürdet waren.

Es ist ja zu berücksichtigen, daß die Hauptbetätigung des Fremdhandels in jenen anderthalb Jahrhunderten der Kauf von Tee und Seide war — Luxusgüter also, die in Europa Seltenheitswert besaßen und neben hohen Transportkosten und hoher Profitrate sehr wohl noch hohe Zollasten zu tragen vermochten, Güter aber auch, in denen China — damals noch — ein natürliches Monopol besaß. Die Gründung des Cohong war nur eine Verstärkung dieses Monopols und hatte für die europäischen Kaufleute den Vorteil, daß für sie eine Fülle von Reibereien und Scherereien mit den chinesischen Behörden aufhörte. Das Monopol war aber keineswegs ein einseitig chinesisches. Denn Export war im wesentlichen für China nur möglich durch die ausländischen Kaufleute, dem natürlichen Verkaufs-Monopol stand ein natürliches Kauf-Monopol gegenüber, und wie das Verkaufs-Monopol durch den Cohong gesteift wurde, so das Kauf-Monopol, soweit der immer ausschlaggebender werdende englische Handel in Frage kam, durch die monopolistische Ostindien-Kompagnie. Es bildete sich daher ein gewisses Gleich-

gewicht der monopolistischen Kräfte im Fremdhandel mit China heraus.

Nun war es allerdings nicht so, daß die ausländischen Kaufleute die hohen Zoll- und Abgabelasten stillschweigend hinnahmen. Ihre Versuche, sie zu vermindern und zu regulieren, hörten nicht auf. Proteste wurden an die chinesische Zollbehörde gerichtet, und es ist bezeichnend, daß die ausländischen Kaufleute ihren Handel von Kanton fort an andere chinesische Plätze, z. B. nach Dinhai und Ningpo, verlegten, wo die Zollasten geringer waren. Das führte im Jahre 1757 zur Schließung sämtlicher Häfen, die bisher ausnahmslos offen standen, weil die Regierung es für die Sicherheit der Reichsgrenze, die allgemeine Sittlichkeit und Wirtschaft für nachteilig hielt, wenn die ausländischen Kaufleute überall hinkamen[8a]). Nur Kanton blieb noch als Fremdhandelshafen zugelassen. Somit wurde also durch geographische Beschränkung ein „Steuer-Monopol" geschaffen.

§ 10. Der Fremdhandel unter den Handelsverträgen.

1. Die Entstehung des Konfliktes zwischen China und den Fremdmächten.

Die Spannungen zwischen den ausländischen Kaufleuten auf der einen und dem Cohong und den chinesischen Behörden auf der anderen Seite entstanden nicht dadurch, wie Morse meint[9]), daß mit der Beendigung des Monopols der Ostindien-Kompagnie 1834 und mit der Entsendung eines englischen Gesandten nach Kanton plötzlich bekannt wurde, daß der Fremdhandel von China nicht besteuert, sondern „gemolken" wurde. Über die Ausmaße ihrer Belastung sind sich die ausländischen Kaufleute, auch wenn ihnen die genauen Zahlen der Zollerhebungen fehlten, während der vorhergehenden anderthalb Jahrhunderte nie im unklaren gewesen. Aber sie ertrugen sie, obwohl laut klagend und protestierend, weil sie trotzdem auf ihre Kosten kamen.

[8a]) Siehe Chiao, „Die allgemeine Geschichte der Tsing-Dynastie", II. Bd., S. 750 u. 782 ff.

[9]) Siehe Morse, „The Trade and Administration of China", S. 308.

Es waren andere Ursachen, die diese Spannungen hervorriefen:

1. Die Aufhebung des Monopols der Ostindien-Kompagnie hat insofern dazu beigetragen, als nunmehr das „Gleichgewicht der Monopolkräfte" zerstört wurde, als Einzelkaufleute nach China kamen, die vom Geist des „Freihandels", des ungehemmten Wettbewerbs beseelt und darum schon dem Cohong-System gegenüber feindlich gesinnt waren, weil das Aufhören der bisherigen traditionellen Zusammenarbeit zwischen Cohong und Ostindien-Kompagnie mancherlei Schwierigkeiten und Reibungen erzeugte.

2. Die Einzelkaufleute hatten in einem weitaus stärkeren Maße als die Ostindien-Kompagnie den Drang, nach China — und zwar mit Gewinn — europäische Waren zu importieren. Sie waren daher empfindlicher gegen die Hemmungen, die sich dieser Einfuhr entgegenstellten — empfindlicher gegen das Monopol des Cohong, der bestimmen konnte, was und wieviel importiert wurde, empfindlicher gegen die Zoll- und Abgabebelastung, die die Einfuhr traf.

3. Am wichtigsten aber war der Wandel in der chinesischen Handelsbilanz, den seit den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts die steigende Opiumeinfuhr durch die Ausländer hervorrief. Bis dahin konnten, wie gesagt, die fremden Kaufleute nur in begrenztem Maße europäische (oder amerikanische) Waren im Austausch gegen Tee und Seide in China unterbringen; stets mußten sie einen beträchtlichen Teil ihrer Käufe in bar bezahlen. Infolgedessen war die Handelsbilanz Chinas stark aktiv; man schätzt, daß in den Jahren von 1700 bis 1830 ein Strom von 270—300 Millionen Tael in Silber nach China floß [10]). Von 1831 ab kehrten sich die Verhältnisse um, und allein 1836 sollen nach einem chinesischen Bericht 10 Millionen Tael außer Landes gegangen sein [11]). Schuld an dieser Passivität der Handelsbilanz war der Opium-Import, der mit der Zeit so groß geworden war, daß er die chinesischen Exporte übertraf. Neben den sanitären Motiven, die

[10]) Siehe Banister, „A History of the External Trade of China" in Decennial Reports 1922—31, S. 11.

[11]) Siehe Banister, ebenda.

Verbreitung des die Volksgesundheit untergrabenden Rauschgiftes so weit wie möglich zu beschränken, waren es diese wirtschaftlichen Tatsachen, die die chinesische Regierung zu scharfen Maßnahmen gegen den — an sich illegalen — Opiumhandel veranlaßte. Und dieses Vorgehen führte dann schließlich zu jenem Konflikt, der sich im Opiumkrieg mit England 1840/42 entlud, dessen für China unglücklicher Ausgang ihm einen Vertrag aufnötigte, der seine Außenhandels- und Zollpolitik von Grund auf änderte.

2. Die Neuordnung des Außenhandels und Zollwesens Chinas 1842.

Der Opiumkrieg wurde 1842 durch den Vertrag von Nanking beendet, dem 1843 ein zusätzlicher Handelsvertrag mit England folgte[12]) — und auf diese beiden Verträge bauten sich diejenigen auf, welche 1844 mit Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika, 1847 mit Schweden-Norwegen und 1851 mit Rußland getätigt wurden.

Der Inhalt dieser Verträge enthüllte, daß der Streit um die Opium-Einfuhr nicht der einzige Anlaß[12a]) zu den kriegerischen Auseinandersetzungen gewesen war. Es sprach auch der Interessengegensatz mit, der bestand zwischen einem Lande wie China, das autark auf der Basis einer bäuerlich-handwerklichen Wirtschaftsverfassung ruhte und sich gegen einen Unruhe bringenden Aufschwung des Außenhandels abschloß, und den imperialistischen Zielen der westlichen Länder, für die bei fortschreitender Industrialisierung der Drang nach ökonomischer Expansion hinzukam.

Das Ziel dieser Verträge war, neue Bedingungen für die Handelsbeziehungen mit China zu schaffen. Bedingungen, die eben dem Geist des westlichen Wirtschaftsliberalismus mehr entsprachen als die bisherigen.

Was waren die für das chinesische Zollwesen wichtigsten Bestimmungen der Verträge?

---

[12]) Siehe „Treaties between China and Foreign States" I., S. 159 ff., S. 165 ff. und Seite 191 ff.

[12a]) Siehe Chiao, „Allgemeine Geschichte der Tsing-Dynastie", II., S. 789.

1. Die Schaffung von Vertragshäfen[13]): in ihnen — allerdings auch nur in ihnen — erhalten die ausländischen Kaufleute das Recht, Handel zu treiben und sich niederzulassen; in ihnen vertreten Konsuln der Fremdmächte die Interessen ihrer Landsleute. Zunächst werden außer Kanton noch vier weitere Plätze dem Fremdhandel freigegeben, der damit also neue Möglichkeiten der Betätigung, vor allem der Erschließung weiteren Hinterlandes, bekommt.

2. Die Gewährung des Exterritorialitäts-Rechtes: die ausländischen Kaufleute werden dadurch der chinesischen Gerichtsbarkeit entzogen; sie unterstehen ihrer eigenen Konsulargerichtsbarkeit; damit gewinnen insbesondere auch die handelsrechtlichen Auffassungen der europäisch-amerikanischen Nationen das Übergewicht über die chinesischen, was zur Verstärkung der wirtschaftlichen Position der Ausländer nicht unwesentlich beiträgt.

3. Die Beseitigung des Cohong-Systems: die Verantwortung für die Zollablieferung, die bisher der Cohong innehatte, wird den ausländischen Konsuln übertragen, also die direkten Beziehungen zwischen den ausländischen Kaufleuten und den chinesischen Zollbehörden werden wiederhergestellt; das Cohong-Monopol mit seinen Monopolpreisen fällt fort, die ausländischen Kaufleute haben ungehindert Zutritt zum freien Markt.

4. Die Bindung der Zoll- und Schiffsabgabe-Lasten durch Tarifkonventionen: die bisherigen Lasten, die der Fremdhandel zu tragen hatte, werden nicht nur wesentlich verringert, sie werden auch vertraglich — die Zölle als Seezölle auf der Grundlage eines fünfprozentigen Wertzolles — festgelegt, damit von willkürlicher Handhabung befreit und übersichtlich und kalkulationsfähig gemacht; China verliert seine Tarifautonomie, die Konvention ist einseitig und bindet nur den Tarif Chinas gegenüber den Westmächten, während die Westmächte keine Tarifbindungen gegenüber China übernehmen.

---

[13]) Vgl. Schumacher, Die chinesischen Vertragshäfen und ihre wirtschaftliche Bedeutung, S. 2f u. 12ff.

5. Die Festsetzung der Meistbegünstigungsklausel: China hat den Vertragsmächten ohne weiteres jegliche Vergünstigung zu gewähren, die es einem anderen Lande zugesteht; diese Meistbegünstigung geht über diejenige anderer Handelsverträge insofern hinaus, als sie sich nicht nur auf die Zölle bezieht, sondern auch auf sämtliche übrigen, zum Teil politischen Vertragsbestimmungen; sie ist in den meisten Verträgen einseitig, nur China ist zu Meistbegünstigung gegenüber den Fremdmächten verpflichtet, nicht aber die Fremdmächte gegenüber China[14]).

3. Der Charakter der Tarifkonventionen.

Die nach 1842 von China — unter außenpolitischem Druck — abgeschlossenen Tarifkonventionen sahen Zollsätze vor, die beim Import wie beim Export — von wenigen Ausnahmen abgesehen — auf der Basis eines fünfprozentigen Wertzolles berechnet waren, wenn sie auch größtenteils als spezifische Zollsätze festgesetzt wurden.

Die Bedeutung dieser vertragsmäßigen Tarifneuordnung läßt sich nur erkennen, wenn man den Konventionszoll mit den alten autonomen Zollsätzen vergleicht.

Es würde allerdings ein völlig verfehltes Bild ergeben, wollte man diesen Vergleich ziehen zwischen dem offiziellen Zollsatz der früheren Zeit und dem Konventionszoll. Man müßte dann zu dem Urteil gelangen, daß die Fremdmächte eine Erhöhung der Einfuhr- und Ausfuhrzölle gefordert und durchgesetzt hätten — und das wäre ein Verhalten der Fremdmächte gewesen, das man aus der gesamten damaligen politischen und wirtschaftlichen Situation heraus nicht verstehen könnte.

Zu vergleichen sind vielmehr nur und ausschließlich die tatsächlichen Zollsätze der früheren Zeit und der Konventionszoll. Gegen die tatsächliche Belastung richteten sich die Klagen und Proteste der ausländischen Kaufleute in den vorhergehenden

---

[14]) Ausnahmen sind die Verträge mit Peru 1874, Brasilien 1881 und Schweden 1908, die völlige Gegenseitigkeit vorsehen, und der Vertrag mit den Vereinigten Staaten von Amerika 1880, der in wesentlichen Punkten Gegenseitigkeit zugesteht.

anderthalb Jahrhunderten, und immer war ihr Verlangen die Reduzierung der effektiven Abgaben auf die offiziellen gewesen.

Was ergibt sich aber, wenn man die tatsächlichen Zollsätze der Vorvertragsperiode und die Konventionszölle miteinander vergleicht? Die nachfolgende Tabelle gestattet einen guten Einblick[15]):

Ware	Einheit	Alter Tarif offiziell	Alter Tarif tatsächl. in Hk Taels	Neuer Tarif	Neuer Tarif weniger als tatsächlicher alter Tarif in %
Import					
Baumwolle	Pikul	0,298	1,740	0,400	77,0
Leinwand	Rolle	0,069	0,373	0,100	73,2
Weißtuch	„	0,295	0,702	0,150	78,6
Baumwollgarn	Pikul	0,483	2,406	1,000	58,4
Alpaka	2,5 m	0,712	1,242	0,150	87,9
Export					
Nankingseide	Pikul	15,276	23,733	10,000	57,9
Kantonseide	„	8,576	10,570	10,000	5,4
Zucker	„	0,269	0,475	0,250	47,6
Baumwollstoff	„	1,844	2,651	1,000	62,3
Tee	„	1,279	6,000	2,500	58,7

Aus dieser Zusammenstellung erweisen sich auf der einen Seite noch einmal — in Ergänzung schon angeführter Beispiele[16]) — die großen Unterschiede, die in der Vergangenheit zwischen offiziellem und tatsächlichem Zoll bestanden.

Auf der anderen Seite zeigt sie aber auch eindeutig und eindringlich die starken Zollherabsetzungen, die die neuen Konventionen mit sich brachten. Die Hauptimportartikel der Ausländer, insbesondere der Engländer, Baumwolle und Baumwollgarn, wurden um 72 % bzw. 58 %, einer der Hauptexportartikel Chinas, in dem es damals noch ein natürliches Monopol besaß, Tee, um 59 % entlastet, auch Seide, soweit es sich um Nankingseide handelte, um 58 %. Nur bei dem wichtigen Exportartikel

[15]) Siehe Morse, „International Relations" I., S. 308.
[16]) Siehe S. 39.

Kantonseide vermochte China einigermaßen seine alte Zollposition zu halten. Aber da dieser Zollsatz ein spezifischer war, ging sie bei der nachfolgenden Seidenpreiserhöhung in den folgenden Jahren sehr bald verloren.

4. Die Senkung der Schiffsabgabe.

Zu diesen starken Zollherabsetzungen kamen aber durch die neuen Handelsverträge auch noch starke Herabsetzungen der Schiffsabgabe. Auch diese Senkung ist für den Fremdhandel wirtschaftlich von großer Bedeutung gewesen.

Die neuen Schiffsabgaben wurden auf 0,5 Tael je Tonne für Schiffe über 150 Registertonnen festgesetzt bei gleichzeitiger Beseitigung von „all the old charges of measurement, entrance, and port-clearance fees, daily and monthly fees etc.".

Vergleicht man diese neuen Schiffsabgaben — unter Außerachtlassung der angeführten abgeschafften Nebengebühren — mit den tatsächlichen alten Schiffsabgaben, so ergibt sich folgendes Bild [17]):

	alte Schiffsabgabe	neue in Taels	Senkung in %
Schiff von 900 RT.	6000	450	92,5
Schiff von 420 RT.	2667	210	92,1

Was allein diese Senkung der Schiffsabgaben ohne die Nebengebühren wirtschaftlich heißt, läßt sich ermessen, wenn man annimmt, daß jenes 420 Tonnen-Schiff 7500 Pikul Tee exportiert. Auf den Pikul umgerechnet macht die alte Schiffsabgabe eine Belastung von 0,36 Tael, die neue eine Belastung von 0,03 Tael aus. Setzt man den Teepreis 1842 vor und nach der Neuordnung der Schiffsabgabe auf 25 Tael pro Pikul an, so stellt für dieses Beispiel die alte Schiffsabgabe eine Belastung von 1,44%, die neue Schiffsabgabe von 0,12% ad valorem dar.

Doch dürfen die Nebengebühren nicht vernachlässigt werden: sie betrugen in einem Fall bei einem Schiff, das 3250 Tael tat-

[17]) Siehe Morse, „International Relations" I., S. 309.

sächliche Schiffsabgabe zu leisten hatte, in drei Monaten 1250 Tael [18]). Die Entlastung war also in Wirklichkeit noch höher, als eine bloße Betrachtung der Schiffsabgaben-Herabsetzung ergibt.

5. Die fiskalischen Verluste durch die Zollreglung.

Diese Senkungen von Zöllen und Schiffsabgaben brachten zunächst spürbare fiskalische Einnahmeverluste. Wenn aber Morse schreibt [19]), daß die Verluste nicht so sehr auf Kosten der Staatskasse als auf Kosten der Zollbeamten gegangen wären, so ist das nur bedingt richtig. Er geht dabei davon aus, daß die Differenz zwischen dem offiziellen Tarif, dessen Aufkommen ungefähr jenem Betrag entsprach, der an das Reichsfinanzministerium abzuliefern war, und dem tatsächlichen Tarif völlig als „Privateinnahme" den Zollbeamten zugeflossen wäre. Wir haben aber schon darauf hingewiesen [20]), daß die verantwortlichen Leiter des Zollwesens aus diesen Überschüssen einmal erhebliche Verwaltungskosten zu decken hatten, zum anderen stellten sie staatlich geduldete und sachlich notwendige Ergänzungen ihres niedrigen fixen Gehaltes dar — wobei korruptive Übergriffe keineswegs geleugnet werden sollen. Es ist also wohl anzunehmen, daß mit der Zoll- und Abgaben-Reduzierung Einnahmen fortfielen, die für die Zollbehörde in Kanton wesentlich waren und die anfänglich zu einer Minderung der Ablieferungen nach Peking führten, auch wenn die Einnahmen aus den offiziellen Tarifen höher geworden sein sollten. Allerdings hat dies sicher nicht lange angedauert. Denn einmal machte das Ansteigen des Außenhandels und der somit erhöhte Anfall von Zöllen die fiskalischen Verluste mehr als wett, ja ließ das Zolleinkommen zu immer größerer Bedeutung für den Reichshaushalt gelangen, und dann wurde bald die Zollverwaltung überhaupt neugeregelt durch die Errichtung der Seezollverwaltung, die unmittelbar der Zentralregierung unterstand.

---

[18]) Siehe Morse, „International Relations" I., S. 78.
[19]) Siehe Morse, „International Relations" I., S. 309.
[20]) Siehe S. 37.

6. Die Befestigung und Ausweitung der Konventionsbestimmungen.

Die Verträge, die nach denen von Nanking abgeschlossen wurden, befestigten und erweiterten die Neuordnung des Zollwesens, die 1842 vorgenommen worden war. Sieht man von allen Einzelheiten ab, so brachten sie vor allem folgende wesentlichen Zusätze zu der ursprünglichen Regelung:

1. die Vermehrung der Vertragshäfen: fast jeder neue Vertrag sah die Öffnung neuer Häfen vor. Es wurden dem Fremdhandel schließlich bis zum Weltkrieg 48 Vertragshäfen erschlossen [21]). Gegenwärtig sind geöffnet — ohne die in der Mandschurei gelegenen Plätze — 43 Vertragshäfen [22]). Durch immer mehr Tore vermochte also der ausländische Kaufmann mit seinen Waren in China einzudringen.

2. die Errichtung der Seezollverwaltung: durch den Vertrag von Tientsin 1858 wurden die vertraglichen Grundlagen für die Ausgliederung der Seezollverwaltung aus der allgemeinen chinesischen Zollverwaltung und für die leitende Mitarbeit von ausländischen Beamten geschaffen.

3. die Erlaubnis für die Ausländer, in den Vertragshäfen industrielle Unternehmungen zu errichten: diese Vertragsbestimmung wurde in den Vertrag mit Japan 1896 aufgenommen und kam auf Grund der Meistbegünstigungsklausel auch allen übrigen Vertragsmächten zugute[23]). Die Bestimmung lautete:

„Japanese subjects shall be free to engage in all kinds of manufacturing industries in all the open cities, towns, and ports of China, and shall be at liberty to import into China all kinds of machinery, paying only the stipulated import duties thereon.

All articles manufactured by Japanese subjects in China shall, in respect of inland transit and internal taxes, duties, charges, and exactions of all kinds, and also in respect of warehousing and storage facilities in the interior of China, stand upon the same footing and enjoy the same privileges and exemptions as merchandise imported by Japanese subjects into China."

---

[21]) Siehe See, „The foreign Trade of China", S. 396/97.
[22]) Siehe Wright and Braud, „Code of Customs Regulations", S. 1/2.
[23]) Siehe „Treaties between China and Foreign States" II., S. 1322.

4. die Verwendung der Seezolleinnahmen als Pfand für die Reparationsverpflichtungen aus dem Boxerprotokoll: das Boxerprotokoll von 1901 setzte eine Entschädigungssumme von 450 Millionen Tael in Gold fest, die in 39 Jahren bei einer Verzinsung von 4 Prozent zu tilgen war; als Pfand wurden bestimmt die Einnahmen des Seezolls, der Regulärzölle (bei Ausdehnung der Seezollverwaltung auf die innerhalb 50 Li von den Vertragshäfen liegenden Regulärzollämter) und der Salzsteuer [24]).

7. Die politischen Hintergründe der Vertragsabschlüsse.

Die Unterzeichnung all dieser Vertragsbestimmungen durch China ist nur zu verstehen aus der Tatsache heraus, daß China sich im 19. Jahrhundert in einem Zustand außenpolitischer Schwäche befand, der ihm ein anderes Verhalten gar nicht erlaubte.

Ein unglücklicher Krieg folgte dem andern. Der Verlust des Opiumkrieges 1840/42 war der Anfang. 1858/60 wurde China von Frankreich und England geschlagen. 1882/85 ging im Kampfe gegen Frankreich Annam-Tongking endgültig verloren. 1885 annektierte England Birma. 1894/95 kam es zum Kriege mit Japan: Korea wurde unabhängig, Formosa mußte abgetreten werden. Die Pachtverträge von 1898 entrissen weitere Gebietsteile. Der Boxeraufstand 1899/1901 führte zu neuen Niederlagen und Demütigungen.

Und in den Zeiten, die zwischen diesen Kriegen lagen, lastete der ganze außenpolitische Druck der Fremdmächte auf China, das darum Verträge unterschreiben mußte, die es nicht wollte und die ihm diktiert wurden, die deshalb aber auch einseitig und ungleich ausfielen.

§ 11. Die Errichtung der Seezollverwaltung.

1. Die Übernahme der Schanghai-Zollverwaltung durch ausländische Inspektoren.

Anfangs wurden die neuen Konventions-Seezölle in den Vertragshäfen von den bestehenden chinesischen Zollämtern erhoben.

[24]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", I., S. 115/17.

An ihrer bisherigen Organisation und Verwaltungspraxis war nichts geändert worden, und da sie mit Ausnahme desjenigen in Kanton mit dem Fremdhandel nicht vertraut waren, zeigten sie sich in mancher Hinsicht ihrer neuen Aufgabe nicht ganz gewachsen. Aber wenn auch die Frage ihrer Reform aufgeworfen wurde, so dachte doch in den Jahren nach 1842 niemand daran, jene besondere Seezollverwaltung unter ausländischer Leitung aufzuziehen, wie sie 1858 durch den Vertrag von Tientsin errichtet wurde [25]).

Den Anstoß zu dieser Entwicklung gaben vielmehr erst Ereignisse, die die 1849 ausbrechende Taiping-Revolution hervorrief. Vom Süden her eroberten die Aufständischen die Mittelprovinzen Chinas, folgten dann dem Yangtse-Strom und setzten sich im September 1853 in den Besitz der Schanghaier Chinesenstadt. Damit hörte die Tätigkeit des chinesischen Zollamtes auf, sein verantwortlicher Leiter floh in die Fremdenniederlassung von Schanghai, die dank der Verteidigung durch die ausländischen Marinesoldaten den Angriffen standgehalten hatte.

Da griff der englische Konsul Alcock ein, der sich auf Grund der vertraglichen Bestimmungen zur aushilfsweisen Zollerhebung verpflichtet fühlte. Er suchte über diese Frage eine Verständigung mit seinen amerikanischen und französischen Kollegen zu erzielen. Zwar hatte er den Erfolg, daß der eine und der andere Versuch unternommen wurde, die Verzollung des Fremdhandels durch die ausländischen Konsularbehörden durchzuführen. Aber schließlich erwies es sich doch, daß ein gemeinsames und einheitliches Vorgehen unmöglich war.

Inzwischen aber hatten die ausländischen Konsuln mit dem chinesischen Zollinspektor verhandelt und waren mit ihm dahin übereingekommen, daß zur Einziehung der Seezölle ein von drei Ausländern besetzter Zollverwaltungsausschuß gebildet werden sollte: ein Vertrag, der von der Zentralregierung nicht anerkannt wurde und zur Bestrafung des verantwortlichen Zollinspektors führte [26]).

Nichtsdestoweniger setzte der Zollverwaltungsausschuß in

[25]) Siehe Morse, „International Relations", II, Kap. 1 u. 2.
[26]) Siehe Morse, The Trade and Administration", S. 353.

Schanghai seine Tätigkeit fort — und von nun an wurden die Seezölle mit einer Genauigkeit und Rücksichtslosigkeit eingetrieben, die bislang unbekannt war, sehr zum Leidwesen eines Teils der ausländischen Kaufmannschaft, der verstanden hatte, sich der vollen Zollast zu entziehen. Jener andere Teil allerdings, der solche Praktiken nicht angewendet hatte, war mit der Neuregelung, die ihn von einer Schmutzkonkurrenz befreite, zufrieden, nur daß auch er darüber klagte, daß ausschließlich in Schanghai das strenge Zollregiment herrsche, während die anderen Vertragshäfen unter der laxeren chinesischen Zollverwaltung bessergestellt seien.

2. Die Errichtung der Seezollverwaltung durch den Vertrag von Tientsin.

Das gab den Fremdmächten die Veranlassung, bei den Verhandlungen 1858 die Ausdehnung der neuen Zollverwaltungsform auf alle Vertragshäfen von China zu fordern. Sie hatten erkannt, daß der Konventionstarif nur dann ein wirklicher Vorteil für den Fremdhandel war, wenn er nach modernen Verwaltungsgrundsätzen einheitlich für alle Vertragshäfen angewandt würde, und sie waren mißtrauisch, ob die weiter komplizierten Vertragsbestimmungen von den chinesischen Zollämtern und Zollbeamten überhaupt richtig, sinngemäß und korrekt durchgeführt werden konnten.

Die chinesische Zentralregierung leistete jetzt dem ausländischen Verlangen keinen ernsthaften Widerstand mehr. In den Jahren seit 1854 hatte es sich herausgestellt, daß die Beschäftigung von Ausländern in der Zollverwaltung finanziell außerordentlich vorteilhaft für sie war. Nicht nur, daß die Zolleinnahme in Schanghai sich verdoppelt und verdreifacht hatte — auch die Verwaltungskosten hatten sich in großem Maße verringert: sie betrugen nicht mehr 100 Prozent, sondern nur noch 2 Prozent[27]). Angesichts der Finanzschwierigkeiten, in denen sich die chinesische Zentralregierung damals befand, boten sich somit Einnahmemöglichkeiten, auf die sie nicht verzichten wollte und konnte.

[27]) Siehe Banister, „A History of the External Trade" in Decennial Reports 1922—31, S. 81.

Daher stimmte sie dem Artikel 10 des Vertrages von Tientsin zu, der lautete[28]):

„It being, by Treaty, at the option of the Chinese Government to adopt what means appear to its best suited to protect its revenue accruing in British trade, it is agreed that an uniform shall be enforced at every port.

The high officer appointed by the Chinese Government to superintend foreign trade, will accordingly, from time to time, either himself visit, or will send a deputy to visit, the different ports. The said high officer will be at liberty, of his own choice, and independently of the suggestion or nomination of any British authority, to select any British subject he may see fit to aid him in the administration of the Customs revenue . . ."

„From the context of contemporary correspondence", schreibt Benister[29]), „as well as the rather elliptical phraseology of the official rule, it is clear that the appointment of a foreign Chief Inspector and sume such organisation as that which afterwards became known as the ‚Chinese Customs Service' was in the minds of all who discussed, agreed to, and signed this clause."

Zum Verständnis des Verhaltens der chinesischen Zentralregierung in dieser Frage ist noch folgendes zu bemerken:

1. Für die Ernennung von Ausländern zu Zollbeamten, die für den Fremdhandel zuständig sind, gab es in der chinesischen Geschichte einen Präzedenzfall: unter der Tang-Dynastie (618—960) und der Sung-Dynastie (960—1280) erhob ein von der chinesischen Regierung zu diesem Amt ernannter Araber in Kanton die schuldigen Zölle von seinen Landsleuten[30]).

2. Die Regelung, die durch den Vertrag von Tientsin getroffen wurde, unterschied sich insofern wesentlich von der Schanghaier Einrichtung, als der dortige Zollverwaltungsausschuß von ausländischen Beamten besetzt war, die die Konsuln bestimmt hatten und die von den Konsuln abhängig blieben, während die neue Seezollverwaltung eine chinesische Verwaltung wurde und die Zentralregierung den Generalzollinspektor nach eigenem Ermessen und nach eigener Wahl ernennen konnte.

[28]) Siehe „Treaties between China and Foreign States" I., S. 236.

[29]) Siehe Banister, „A History of the External Trade of China", S. 82.

[30]) Siehe „Sunggeschichte", Bd. 347, 303 und 400, und Wu, „Die Entwicklung des Außenhandels in China", S. 24.

3. Die Leistung Sir Robert Harts.

Die Tatsache, daß auch der Generalzollinspektor, obgleich Ausländer, chinesischer Angestellter war, kam ferner darin zum Ausdruck, daß sowohl Lay wie Hart — die beiden ersten Generalzollinspektoren — sorgsam bemüht waren, das Vertrauen der Zentralregierung zu erwerben, und daß Lay scheiterte, als er sich durch allzu eigenmächtiges Vorgehen dieses chinesische Vertrauen verscherzte. Hart hat sich dieses Vertrauen bis zuletzt zu erhalten gewußt, er war über seine Aufgaben als Leiter des Seezollwesens hinaus ein immer wieder herangezogener Berater der Zentralregierung in außenpolitischen Fragen, er hat zweifellos sich aufrichtig bemüht, um im chinesischen Interesse zu wirken. Da er Verwaltungsmann großen Stils war, sind seine verwaltungsmäßigen Leistungen für China sehr wertvoll gewesen.

Er baute auf den Vorarbeiten, die Lay geleistet hatte, auf[31]). Ihm ist die organisatorische Durchbildung und Qualität dieser Verwaltung zu verdanken — ein schwieriges Werk, das für die Begabung, Tüchtigkeit und Pflichttreue dieses Mannes zeugt, der von 1864 bis zu seinem Tod im Jahre 1911 das Amt des Generalzollinspektors versah.

Benister urteilt über dieses Werk: „If the foundation had not been well and truly laid by its real founder, the new Service could not have endured long; its steady development in later years, the continual extension of its responsibilities and functions, the vitality of growth and adaption which this unique organisation, under other Inspectors General, has invariably shown when faced with new needs and changed conditions, will always remain a living testimony to the greatness of its architect and builder, Sir Robert Hart, Inspector General for 47 years. The Chinese Maritime Customs is still to-day an essential and integral part of the financial and commercial structure of modern China. In the prophetic words of Sir Robert Hart himself, ‚it will have finished its work when it shall have produced a native administration as honest and as efficient, to replace it'[32])."

---

[31]) Über Hart siehe: J. Bredow, „Sir Robert Hart" und Drew, „Sir Robert Hart and His Life Work in China" in „Recent Development in China".

[32]) Siehe Banister, „A History of the External Trade of China", S. 87.

Das nationale China ist der Meinung, daß dieser Zeitpunkt schon gekommen ist.

§ 12. Die Einführung des Likin.

Die Taiping-Revolution (1850—1864) hatte aber außer der Errichtung der Seezollverwaltung noch eine andere Folge für das chinesische Zollwesen: die Einführung des Likin im Jahre 1853 [33]).

Der Aufstand entriß zeitweise halb China der Zentralregierung. Die Steuereinnahmen des Reiches waren stark zusammengeschmolzen. Es galt, die größten militärischen Anstrengungen zur Niederwerfung der Rebellion zu machen, und auch dafür ermangelte es an Geld.

Angesichts der herrschenden Finanznot ging als erster der General Le I-Tschen in Tschekiang dazu über, sich die notwendigen Mittel durch die Erhebung eines besonderen Zolles, des Likin, zu beschaffen. Anfänglich wurde nur Reis besteuert, und zwar mit einer Abgabe von nominell einem Tausendstel seines Wertes, genau wie der Name besagt.

Als sich dieser Zoll als recht ertragreich erwies, führte ihn 1854 auch General Hu Lin-I in Hunan, Sztschuan und Hupe ein. An allen wichtigen Verkehrsknotenpunkten und an den Flußufern wurden die durchgehenden Waren — zunächst waren es nur Lebensmittel, aber später wurden alle Warengattungen einbezogen — mit dem Likin belegt.

Schließlich hatten alle Provinzen den Likin eingeführt, den sie von allen Waren erhoben mit Sätzen, die ein Vielfaches des ursprünglichen betrugen [34]).

Aus dem provisorischen „Notopfer" wurde ein dauernder Zoll. Die Provinzialregierungen mochten diese ergiebige Einnahmequelle nicht mehr missen und konnten es wohl auch nicht bei den durch Jahrzehnte hindurch nachwirkenden katastrophalen wirtschaftlichen Verheerungen der Taiping-Revolution.

---

[33]) Siehe Yang, „Finanzgeschichte der chinesischen Republik", I., 1. Abt., S. 13, und vgl. auch S. 23.

[34]) Siehe Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 1. Abt., S. 31/32.

II. Teil.

Das Zollwesen in der Konventionszeit.

I. Abschnitt.

Der Binnenzoll.

§ 13. Der Aufbau des Binnenzollwesens.

1. Die Binnenzollarten und ihre Verwaltung.

Das Binnenzollwesen, wie es zur Zeit der einseitigen Handelsverträge von 1842—1931 existierte, war verhältnismäßig kompliziert:

1. Es gab verschiedene Arten von Binnenzöllen: Regulärzoll, Likin, Transit-Abgabe und Küstenzoll.

2. Es gab keine einheitliche Binnenzollverwaltung, sondern drei verschiedene Zollverwaltungen waren für die Binnenzollerhebung zuständig.

Es gehörten:

a) in den Bereich der Seezollverwaltung[1]):
   aa) die Transit-Abgabe;
   bb) der Küstenzoll;
   cc) von 1885 bis 1931 der Regulärzoll, der von den Regulärzollämtern bei Hongkong und Macao erhoben wurde;
   dd) von 1887 bis 1917 der Opiumlikin;
   ee) von 1901 bis 1931 der Regulärzoll und der Likin, soweit er von den Regulärzollämtern innerhalb 50 Li der Vertragshäfen erhoben wurde;

[1]) Siehe Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 19/22.

b) in den Bereich der Regulärzollverwaltung:
   aa) der Regulärzoll (mit Ausnahme der unter a angeführten Teile);
   bb) der Likin, soweit er von Regulärzollämtern erhoben wurde;
c) in den Bereich der Likinverwaltung:
   aa) der Likin (mit Ausnahme der unter a und b angeführten Teile).

3. Es gab vertragsmäßig gebundene und vertragsmäßig ungebundene Binnenzölle:

Ungebundene Binnenzölle waren der Regulärzoll und der Likin — die Tarife dieser Zölle konnten die zuständigen chinesischen Behörden von sich aus autonom festsetzen.

Gebundene Binnenzölle waren die Transit-Abgabe und der Küstenzoll — die Tarife dieser Zölle waren vertraglich mit den Fremdmächten vereinbart, die chinesischen Behörden konnten sie nicht von sich aus ändern.

4. Es gab Binnenzölle, die unterschiedslos von einheimischen und ausländischen Waren erhoben wurden, aber auch solche, die nur ausländische oder nur einheimische Waren belasteten.

a) Regulärzoll und Likin erfaßten unterschiedslos einheimische und ausländische Waren — es sei denn, die ausländischen Waren seien durch Entrichtung der Transit-Abgabe von der Zahlung dieser Zölle abgelöst worden.

b) Die Transit-Abgabe war beim Transport vom Vertragshafen zu einem Inlandsmarkt (Import) nur gültig, wenn es sich um ausländische Waren handelte.

c) Der Küstenzoll fand nur auf einheimische Waren (bei Beförderung auf Schiffen fremder Bauart) Anwendung.

2. Die Dichte des Binnenzollämter-Netzes.

Für die Wirksamkeit eines Binnenzollsystems ist entscheidend, in welchem Maße es den Warentransport im Binnenlande zu erfassen versteht.

Wie gesagt, war das Binnenzollwesen Chinas vor Einführung des Likin ziemlich unwirksam, da das Ämter-Netz nur ein weitmaschiges war. Das Netz der Likinämter dagegen war recht dicht.

Es waren in der Konventionszeit vorhanden

1. an Regulärzollämtern[2]):

a) Ämter, die dem Innenministerium unterstanden (Hu-Guan): 44 Ämter mit 156 Zweigstellen;

b) Ämter, die dem Wirtschaftsministerium unterstanden (Gung-Guan): 17 Ämter;

2. an Likinämtern[3]):

798 Ämter mit 1511 Zweigstellen.

Regulärzollstationen gab es also im ganzen 226, Likinstationen 2309 — mit anderen Worten, das Likinnetz war zehnmal so dicht wie das Regulärzollnetz.

§ 14. Die Regulärzölle.

1. Die Arten der Regulärzollämter.

Die alten chinesischen Zollämter, die auch nach der Errichtung der Seezollverwaltung weiter fortbestanden, bezeichnete man zunächst als „einheimische Zollämter" (Native Customs) und später — seit dem 4. Juni 1915 — als „reguläre Zollämter" (Regular Customs) [4]).

Bis 1901 standen diese Regulärzollämter unterschiedslos unter unmittelbarer Verwaltung der alten chinesischen Zollbehörden.

Durch den Vertrag von 1901 (Boxerprotokoll) wurden aber diejenigen Regulärzollämter, die im Umkreis von 50 Li eines Vertragshafens lagen, als Reparationspfand der Seezollverwaltung unterstellt.

Man unterschied also seitdem

1. Regulärzollämter, die im Umkreis von 50 Li eines Vertragshafens lagen und der Seezollverwaltung unterstanden, und

---

[2] Siehe Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 8. Abt., S. 1 u. 2.

[3] Siehe Ch'a, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 4. Abt., S. 480/81, und Yang, „Finanzen der chinesischen Republik", S. 98/9.

[4] Siehe Kian, „Literaturquelle des chines. Zollwesens", 8. Abt., S. 1—2.

2. Regulärzollämter, die außerhalb des 50-Li-Bereiches der Vertragshäfen lagen und
   a) der direkten Verwaltung der chinesischen Zentralregierung und
   b) der „Auftragsverwaltung" der chinesischen Provinzialregierungen unterstanden.

2. Die Regulärzollämter unter der Seezollverwaltung.

Das Boxerprotokoll von 1901 gliederte diejenigen Regulärzollämter, die 50 Li von den Vertragshäfen entfernt lagen, in die Seezollverwaltung ein. Ihre Einnahmen dienten neben den Erträgen des Seezolles zur Begleichung der Reparationen. Es handelte sich um 23 Zollämter, die unter 19 Seezollämtern standen.

3. Die Regulärzollämter unter direkter chinesischer Verwaltung.

Von den im Binnenland liegenden Regulärzollämtern gehörten in der Tsing-Zeit (1644—1911) nur die rechts und links vom Tsungwen-Tor in Peking und die in Kalgan und Sueyen liegenden Ämter zum unmittelbaren Verwaltungsbereich der Zentralregierung.

Die übrigen Zollämter unterstanden als „Auftragsverwaltung" den Provinzialregierungen. Sie wurden allerdings von Beamten geleitet, die — unmittelbar oder mittelbar — vom Kaiser ernannt worden waren.

Da sich aber die einzelnen Provinzen und Beamten nicht nach den Verwaltungs- und Tarifvorschriften der Zentralregierung, sondern nach ihren eigenen Finanzbedürfnissen richteten, wurde das Regulärzollwesen außerordentlich unübersichtlich und verwirrt [5]).

[5]) Für die Binnenzollämter, die unter Provinzialverwaltung standen, war zu Anfang der Regierungszeit von Schi-tsun (1723–1734) und in der Mitte der Regierungszeit von Gautsun (1736—1794) der Zolltarif neu geregelt worden. Der Zollsatz, obwohl nicht genau festgelegt, bewegte sich um 2,5 %. Aber in der Praxis richteten sich die Provinzen nicht nach diesen Vorschriften. Siehe Chia, „Zollautonomie", 4. Abt., S. 304.

In der Revolutionszeit von 1911 nun sandten viele Provinzialregierungen an Stelle der vertriebenen oder geflohenen kaiserlichen Zollbeamten eigene Beamte in die Regulärzollämter und erhoben die Zölle ausschließlich für eigene Rechnung.

Als 1913 das Finanzministerium der Zentralregierung neue Zollinspektoren ernannte, die in der Seezollverwaltung gegenüber den Ausländern erweiterte Befugnisse erhielten, wurden die außerhalb 50 Li der Vertragshäfen liegenden Zollämter ihnen ebenfalls unterstellt. Sie hatten die Einnahmen dieser Ämter direkt an das Finanzministerium abzuführen. Somit kamen also zunächst die Regulärzollämter unter die unmittelbare Verwaltung der Zentralregierung, die sich die Provinzen völlig angeeignet hatten. Es handelte sich dabei um 14 Zollämter.

Gleichzeitig — 1913 — dehnte die Zentralregierung ihre Regulärzollverwaltung noch weiter aus. Die alten Ämter wurden aus der „Auftragsverwaltung" der Provinzen herausgelöst und zum Teil zusammengelegt, neue Ämter eingerichtet, so daß auf diese Weise ein klares Regulärzollsystem entstand. Weitere 18 Zollämter kamen so unter die unmittelbare Verwaltung der Zentralregierung, der insgesamt also 32 Regulärzollämter unterstanden.

Die Verwaltungskosten der Regulärzollämter unter der Zentralregierung beanspruchten im Durchschnitt 16% der Einnahmen. Die Prozentsätze schwankten aber stark zwischen 5% und 45%, was auf eine sehr verschieden rationelle Verwaltung schließen läßt, auch wenn man die unterschiedlichen Verhältnisse berücksichtigt.

4. Der Regulärzolltarif.

Der Regulärzolltarif, der von der Zentralregierung für die ihrer Verwaltung unterstehenden Regulärzollämter festgesetzt wurde, betrug am Ende der Kaiserzeit nach mannigfachen Änderungen seit der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts im Durchschnitt ungefähr 2,5% ad valorem. Aber in der Praxis wurde dieser offizielle Tarif von den Zollbeamten eigenmächtig erhöht. Man schätzt, daß diese Aufschläge im Durchschnitt 100% betrugen. Nur der Betrag, der als Zolleinkommen alljährlich von der Zentralregierung im voraus veranschlagt wurde, wurde an die Schatzkammer abgeführt. Die Überflüsse

flossen in die Taschen der Zollbeamten, die bei den niedrigen Gehältern, die sie erhielten, auf solche „Mehreinnahmen" angewiesen waren, wie denn auch die Zentralregierung, ohne die Aufschläge offiziell zu billigen, dieser Verwaltungspraxis stillschweigend zusah und nur dann eingriff, wenn durch allzu hohe „Aufschläge" Volkserregungen entstanden [6]).

Um diese für ein modernes und rationell geleitetes Staatswesen untragbaren Zustände zu beseitigen, schuf das republikanische Finanzministerium 1913 einen neuen Tarif, der für das ganze Reich gültig war und der sich mit der Hälfte des Importzolltarifs begnügte. Der Satz von 2,5% ad valorem durfte nicht überschritten werden. Ein strenges Reglement wurde erlassen, das Beamten, die sich Verfehlungen zuschulden kommen ließen, Strafen androhte und denjenigen, die sich rechtschaffen verhielten, Belohnungen versprach.

5. Die Einnahmen aus den Regulärzöllen.

Ursprünglich waren die Regulärzölle keine ergiebige Einnahmequelle. Als 1820 unter Kaiser Chia Chung das Zollwesen gründlich überprüft wurde, betrug das Gesamteinkommen ungefähr 4,5 Millionen Taels.

Mit der Einrichtung des Seezollsystems, das diejenigen Waren zu verzollen hatte, die auf Schiffen fremder Bauart befördert wurden und mit der Entwicklung des modernen Dampferverkehrs von Übersee und an den Küsten naturgemäß immer größere Teile des Schiffsverkehrs unter seine Kontrolle nahm, wurde der Ertrag der Regulärzollämter, die neben den Seezollämtern an der Küste lagen und nach wie vor den Warentransport verzollten, der sich auf chinesischen Dschunken vollzog, sehr viel geringer. So gingen z. B. die Einnahmen des Regulärzollamtes von Tientsin, die sich früher zwischen 40 000—60 000 Taels beliefen, im Jahre 1895 auf 12 880 Taels herunter. Die Regulärzollämter in der Provinz Tschekiang, die früher einen Ertrag von mehr als 79 000 Taels brachten, erreichten 1895 nur 40 000 Taels [7]).

---

[6]) Siehe Takayanagi, „Das Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 42, und „Zollliteraturquelle", 8. Abt., S. 4.

[7]) Siehe Kian, „Zoll-Literaturquelle", 8. Abt., S. 2.

1904 erzielten die Regulärzollämter, die unter die Seezollverwaltung kamen, eine Einnahme von 3 389 200 Taels. Seit der Republik steigerte sich ihr Einkommen ununterbrochen. 1913 waren ihre Einnahmen um 4,3 Millionen Silber-$ höher als 1904 [8]).

Eine Gesamtübersicht der Einnahmen der unter der Regie der Seezollverwaltung stehenden Regulärzollämter in den letzten Jahren vor ihrer Abschaffung zeigt folgende Entwicklung [9]):

Jahr	Zolleinnahme	Dschunkenabgabe	Nothilfe	Gesamt
	Einnahme in 1000 Hk Tls			
1925	4528	200	61	4789
1926	4298	207	118	4623
1927	3606	177	2	3786
1928	3483	153	—	3637
1929	4403	162	—	4567
1930	6442	163	—	6606
1931	2164	87	—	2252

Die Einnahmen und Verwaltungskosten der unter der Regie der Zentralregierung stehenden Regulärzollämter betrugen im Jahre 1924 bzw. 1923 oder 1922 [10]):

Zollamt	Jahr	Einnahmen in 1000 $	Verwaltungskosten in 1000 $	Reinertrag in 1000 $
Schanghai	1923	291	63 = 21%	228
Tientsin	1924	191	48 = 25%	143
Tschifu	1923	154	48 = 33%	106
Niutschwang	1923	1107	97 = 9%	1009
Wöntschou	1924	16	2 = 12%	14
Futschou	1922	117	53 = 45%	64
Amoy	1922	92	24 = 26%	68
Ningpo	1923	95	30 = 31%	64
Wuhu	1924	197	26 = 13%	171

[8]) Siehe Chia, „Finanzgeschichte der Chinesischen Republik", 1., 2. Abt., S. 502/03.

[9]) Siehe „Foreign Trade of China 1931, Part I, Report and Abstract of Statistics", S. 79.

[10]) Siehe Yang, „Die Finanzen der Republik China", S. 76/78.

Zollamt	Jahr	Einnahmen in 1000 $	Verwaltungskosten in 1000 $	Reinertrag in 1000 $
Itschang	1924	72	25 = 34%	47
Hweigan	1923	263	34 = 13%	229
Yangyu	1924	255	38 = 17%	317
Föngjang	1922	350	67 = 19%	283
Gankuan	1924	77	14 = 18%	63
Wutschang	1923	99	36 = 36%	63
Nintsching	1924	129	34 = 26%	96
Tschinti	1923	501	30 = 6%	470
Tunkuan	1922	222	13 = 5%	209
Tschanhudo	1923	876	165 = 18%	711
Saipe	1924	377	78 = 20%	299
Peking	1924	2676	373 = 14%	2303
Kanton	1924	294	89 = 30%	205
Swatow	1924	151	34 = 22%	117
Kiungschou	1924	111	37 = 30%	74
Kweikuan	1924	212	28 = 13%	184
Taipin	1924	240	39 = 16%	201
Sentschou	1924	240	15 = 6%	225
Sünschou	1924	153	8 = 5%	145
Tschöngtu	1924	288	42 = 14%	246
Bautschin	1924	27	9 = 33%	18
Jaan	1924	39	3 = 7%	35
Gesamt		9912	1606 = 16%	8308

§ 15. Der Likin.

1. Die Arten des Likin.

Der Likin ist — wie schon gesagt [11]) — ein neuer Binnenzoll, der im Gefolge der Finanznöte, die durch die Taiping-Revolution (1850—1864) hervorgerufen worden waren, von den chinesischen Provinzen eingeführt wurde. Die Grundsätze, nach denen der Likin erhoben wurde, waren in den einzelnen Provinzen zum Teil recht verschieden. Auch die Namengebung war unterschiedlich.

[11]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 3. Abt., S. 31/32, vgl. auch S. 23 u. 55.

a) Abgangs-, Transit- und Ankunfts-Likin.

Sieht man von allen Einzelheiten ab, so kann man grundsätzlich folgende Arten von Likin unterscheiden: den „Abgangs"-Likin (Likin, der am Ausgangsort), den „Transit"-Likin (Likin, der während des Transportes) und den „Ankunfts"-Likin (Likin, der am Zielort erhoben wurde).

b) Likinzölle und Likinumsatzsteuern.

Dabei ist ferner zu beachten, daß man unter Likin nicht nur eigentliche Zölle verstand, sondern daß auch gewisse Arten von Umsatzsteuern hinzugezählt wurden, weil die Provinzialregierungen in dem Streben, den Bereich des so ertragreichen Likin so weit wie möglich auszudehnen, nicht nur den tatsächlichen Warentransport, sondern auch den Warenhandel als den mit Likin zu belegenden Akt erklärten.

Man kann daher zwei Gruppen von Likinarten unterscheiden: Likinzölle und Likinumsatzsteuern, die jede wieder ihre Untergruppen haben.

I. Eigentliche Zölle.

1. Der Grenz-Likin: von allen Waren, die die Provinzgrenzen passierten, wurde ein Zoll erhoben [12]).

2. Der Transport-Likin: alle Waren, auch diejenigen, welche innerhalb der Provinzen transportiert werden, haben Likin zu zahlen [13]).

3. Der Spezial-Likin: bestimmte Waren wie Reis, Holz, Tee und Baumwolle wurden dem Zoll unterworfen [14]).

4. Transportabgangs- und Transportankunftszoll, unter dem Namen Production- and Consumtion-Likin: am

---

[12]) Der Grenz-Likin wurde in allen chinesischen Provinzen erhoben. Siehe Chia, „Zollautonomie", 4. Abt., S. 318.

[13]) Der Transport-Likin, der ursprünglich an jedem passierten Zollamt von neuem zu entrichten war, wurde später in den meisten Provinzen in einen einmalig zu zahlenden „Consolidated"-Zoll umgewandelt. Siehe Wei, „Gegenwärtige Finanzlage Chinas", S. 40.

[14]) Der Special-Likin auf Reis, Holz, Tee und Baumwolle wurde in ganz China erhoben. In verschiedenen Provinzen wurden aber auch noch andere Waren mit Likin belegt, so Arzneien und Tabakwaren in Honon, Seide in Tschekiang, Wein in Schisan (Schersi) und Leder in Puchen (Schansi).

Produktionsort wird ein einmaliger Zoll und am Konsumtionsort ebenfalls ein einmaliger Zoll erhoben [15]).

5. Der Eisenbahntransport-Likin: am Eisenbahnzollamt müssen die Waren, die mit der Eisenbahn befördert werden, verzollt werden.

6. Der Postpaket-Likin: Zoll auf Postpakete [16]).

II. Umsatzsteuern.

7. Der Orts-Likin: er wurde vom Umsatz des einzelnen Handelstreibenden erhoben [17]).

8. Der Einkauf-Likin: Umsatzsteuer, auf den Einkauf abgestellt; beim Einkauf von Waren mußten die Kaufleute 1% des Einkaufspreises an das Zollamt abführen.

9. Der Agentur-Likin: eine Provisionssteuer; Waren, die von Agenten gehandelt werden, haben Likin zu entrichten.

c) „Consolidated"- und „Production- and Consumtion"-Likin.

Nach 1911 bemühte sich die chinesische Regierung, diese Likin-Arten in „Consolidated"-Likin und in „Production-

---

[15]) 1907 führte die Provinz Mukden — deren Vorbild die Provinzen Kirin, Heilungkiang und ein Teil der Provinz Kiangsu nachahmten — an Stelle des Likin Produktions- und Konsumtionszölle ein. Der Produktionszoll betrug 1,5 %, der Konsumtionszoll, der auf den Märkten für einheimische und eingeführte Waren erhoben wurde, 2 %. Während des Transportes wurde keine Verzollung vorgenommen. Eine Ausnahme machten in Mukden die Hauptlebensmittel wie Reis usw., die eine Transportabgabe von 1 %, und seit 1911 Sojabohnen, die einen Consolidated-Zoll von 3 % zu zahlen hatten. Heilungkiang kannte eine einmalige Transportabgabe in Höhe von 5 % für Tee, Zucker, Seidenwaren, See-Erzeugnisse und Arzneien. Siehe „Finanzgeschichte der chinesischen Republik", I., 2. Abt., S. 409/10.

[16]) Der Postpaket-Likin wurde erst 1924 in der Provinz Kansu eingeführt. Die übrigen Provinzen folgten dann diesem Beispiel. 1928 nahm die Zentralregierung diesen Postpaket-Likin für ihre politisch-militärischen Zwecke für sich in Anspruch mit der Bestimmung, daß er für das Inland als Likin, für das Ausland als Außenzoll anzusehen sei. Siehe Wei, „Gegenwärtige Finanzlage Chinas", S. 40/41.

[17]) Der Orts-Likin wurde erhoben in den Provinzen Hupe, Schansi, Kansu, Tschekiang, Kuangsi, Sztschuan und im Chines.-Turkestan, zeitweilig auch in Kwangtung. Siehe Wei, „Gegenwärtige Finanzlage Chinas", S. 29.

and Consumtion"-Likin zusammenzufassen, um die Likinlasten zu verringern und die Likinerhebung zu vereinfachen [18]). Unter dem Consolidated-Likin verstand man eine Zusammenlegung aller in der betreffenden Provinz vorhandenen Likinarten auf die Weise, daß der Likin nur einmalig anstatt wiederholt an jedem passierten Zollamt zu zahlen war, also zu einem vereinfachten Transit-Likin wurde. Dagegen war der Production- and Consumtion-Likin ein kombinierter Abgangs- und Ankunfts-Likin, d. h. es wurde auf die Zollerhebung während des Transportes verzichtet und die Verzollung ausschließlich am Versandort und am Verkaufsort vorgenommen.

2. Die Likinverwaltung.

Die Likinverwaltung war Angelegenheit der Provinzen. Der Ertrag des Likin diente Provinzzwecken.

Die Art der Verzollung und der Zollsatz wurde von jeder Provinzregierung von sich aus geregelt. Das wurde damit begründet, daß die Finanzverhältnisse überall verschieden seien und im Laufe der Zeit auch Veränderungen unterlägen, denen man sich anpassen müsse.

Eine bestimmte Summe war an die Zentralregierung abzuführen. Sie betrug z. B. 1916 rund 15% der Provinzial-Likineinnahmen [19]). Eigenen Likin erhob die Zentralregierung als Opium- (1887—1917), Eisenbahn- und Postpaket-Likin (ab 1928).

Die Verwaltungskosten nahmen 1920—1922 im Durchschnitt etwa 12% der Einnahmen in Anspruch. Der Prozentsatz schwankte sehr stark zwischen 4,86% bis 22,9%.

3. Der Likintarif.

Die Zentralregierung setzte von sich aus nur den Normalzoll fest, Veränderungen durften — in der Theorie — die Provinzregierungen nur mit ihrer Genehmigung vornehmen.

Der Likin war ursprünglich ein Zoll in Höhe von $^1/_{10}$% vom Werte, dessen Erträge den Provinzialregierungen zufielen. Später

[18]) Siehe Chia, „Zollautonomie", 4. Abt., S. 317/22 und Wei, „Gegenwärtige Finanzlage Chinas", S. 39/41.

[19]) Siehe Chia, „Finanzgeschichte der Chinesischen Republik", 1. Abt., S. 67/75.

wurde der Zollsatz für eine Reihe von Waren erhöht. Eine kaiserliche Verordnung regelte die Abgaben, die zwischen 1—9% schwankten. Aber die Provinzialregierungen richteten sich nicht nach diesem Tarif, sondern setzten ihre Zölle nach eigenem Belieben fest, so daß sich im Laufe der Zeit sehr weitgehende Unterschiede entwickelten [20]). Dazu kamen dann noch die Aufschläge, die die Beamten von sich aus und für „eigene Rechnung" erhoben.

4. Der Effektiv-Likin in den einzelnen Provinzen.

Der effektive Likin, der in den einzelnen Provinzen erhoben wurde, war in seiner Höhe außerordentlich unterschiedlich.

Er war am niedrigsten in Tschili, wo er 1—1,25% betrug. Schon in Schansi kam zu dem Normal-Likin von 1,2% eine Sondermarktabgabe von 1,5% hinzu, von der nur die Lebensmittel ausgenommen waren. Der Likin-Satz von 1%, den es in Kiangsu (Nanking-Gebiet) gab, mußte an jedem passierten Zollamt unter Umständen viermal von neuem entrichtet werden.

Einen Likin-Satz von 2% kannten Schantung und Kiangsu (Sutschou-Gebiet). In Kwangtung kamen auf diesen Zollsatz noch besondere Abgaben, wie z. B. Festungsabgaben usw. Der 2% Likin-Satz in Nanghwei mußte an jedem Zollamt von neuem gezahlt werden. In Kiangsi war der Likin so geregelt, daß beim Verkauf innerhalb des zweiten Zollamtsgebietes 2%, beim Transport über das zweite Zollamtsgebiet hinaus 5% und über das dritte Zollamtsgebiet 10% gezahlt werden mußten.

Honan erhob bei der Ausfuhr 2,5, bei der Einfuhr im allgemeinen 5 und für Luxusartikel 7,5% Likin. In Kweitschou war der Likin je nach der Warenart noch weiter gegliedert: für Kleidungsstoffe waren 2,5, für Leder, Teppichwolle, Arzneien, Indigo, Hanfstoffe, Palmfaser, weniger wichtige Lebensmittel, diverse Geräte, Bambusartikel und Tiere 5, für Tee, Zucker, Seide und Fleisch 7,5, für Schmucksachen und Edelsteine 10 und für Wein, Zigarren und ähnliche Luxusartikel 15% Likin zu erlegen.

---

[20]) Siehe „Guan Sui Hwei Den", Dokumentenabteilung, Bd. 241.

Einen Likin in Höhe von 5% erhoben Yünnan, Kwangsi, Sztschuan, Tschekiang und Schensi. Schensi belegte Luxusartikel mit 6% Likin.

Allgemein 6% erhob Hunan, und Fukien hielt mit 10% Likin die Spitze.

Wie sich aus dieser Übersicht ergibt, war die Likinbesteuerung nicht nur sehr hoch, so daß sie den Handel außerordentlich bedrückte, sondern auch in ihrer Methode außerordentlich roh. Nur in wenigen Provinzen kannte man eine unterschiedliche Behandlung von Gebrauchs- und Luxusgütern, so in Schensi, Honan und Kweitschou. Nur in einer Provinz, in Schansi, wurden die Lebensmittel mit geringerem Zoll belegt als die übrigen Waren. Der Likin war daher nicht nur unwirtschaftlich, sondern auch in weitgehendem Maße unsozial.

5. Der Eisenbahn-Likin.

Auch das neue Verkehrsmittel, die Eisenbahn, wurde in das Likinsystem mit einbezogen.

Besondere Likinämter lagen an den Eisenbahnlinien, welche von Hankau nach Peking, von Peking nach Mukden, von Tientsin nach Pukau und von Schanghai nach Nanking führen.

Güter, die auf der Peking-Hankau-Bahn von einer Provinz zur anderen transportiert wurden, mußten einen einmaligen Likin in Höhe von rund 2,5% zahlen, für den Transport auf der ganzen Linie 3,5%.

Die Waren, die die Eisenbahnlinie Peking—Mukden benutzten, unterlagen in der Provinz Mukden vor dem Versand dem Produktionszoll von 1,5 und bei der Ankunft dem Konsumtionszoll von 2%. Ein Durchgangs-Likin wurde nicht erhoben.

Der Likin auf der Bahnlinie Tientsin—Pukau betrug 2,5% und wurde zusammen mit den Frachtkosten von Nanking eingezogen. Hier war die Höhe der Zölle nur wenig verkehrshemmend, weil die betreffenden Verwaltungsstellen einsichtig genug waren; anders war es bei der Schanghai-Nanking-Bahn.

Die Schanghai-Nanking-Bahn war in der Tsing-Zeit in neun Abschnitte eingeteilt. In jedem Abschnitt mußte für die Waren 15% Likin gezahlt werden, so daß also ein Gut, das die

ganze Strecke durchfuhr, nicht weniger als 135% Zoll zu tragen hatte. In der Republik wurde dieses Verkehrshindernis beseitigt; es waren nunmehr nur noch ein Produktions- und ein Absatzzoll zu je 2% zu zahlen [21]).

6. Die Likineinnahmen.

Nach einer Zusammenstellung des Voranschlags [22]) aus den Jahren 1912, 1913 und 1916 betrugen die Einnahmen aller Provinzen aus dem Likin:

1912	36 584 000 $
1913	36 883 000 $
1916	40 290 000 $

Leider läßt sich derjenige Teil der Likineinnahmen, der als Zoll anzusehen ist und nicht als Umsatzsteuer, nicht besonders erfassen.

Über die Likineinnahmen gibt es außer den eben angeführten Zahlen für 1912, 1913 und 1916 nur noch solche für die Jahre 1920 bis 1922 [23]). Beide Quellen sind amtliche Veröffentlichungen der Zentralregierung.

Die Einnahmen betrugen danach:

1920	45 862 000 $
1921	42 767 000 $
1922	45 502 000 $
Durchschnitt	44 377 000 $

Die in diesen Zahlen zum Ausdruck kommende Zunahme gegenüber den Jahren 1912—1916 ist darauf zurückzuführen, daß die unteren Behörden seit 1917 durch Belobungen und Strafen schärfer angehalten wurden, ihr Einnahmen-Soll zu erreichen.

Tatsächlich sind aber die Likineinnahmen der Provinzen weitaus höher gewesen. Die Provinzen, die einen Teil des Likin an die Zentralregierung abzuführen hatten, machten den Reichsinstanzen gegenüber geflissentlich zu niedrige Angaben, um

---

[21]) Siehe Chia, „Finanzgeschichte der Chinesischen Republik", 2. Abt., S. 406/29.

[22]) Siehe Chia, „Finanzgeschichte der Chinesischen Republik", S. 423/29.

[23]) Siehe Chia, „Zollautonomie", 4. Abt., S. 480/81.

eine Erhöhung der Ablieferungsquote zu vermeiden. Und nur geschätzt werden können die Summen, die die Beamten für sich aus dem Likin vereinnahmten.

Man nimmt an, daß die Einnahmen aus dem Likin tatsächlich ungefähr doppelt so hoch gewesen sind, als die angeführten Statistiken angeben, und die Likineinkünfte wurden 1929, als ihre Beseitigung und ihr Ausgleich zur Debatte stand, auf 80 Millionen $ geschätzt [24]).

§ 16. Die Transit-Abgabe.

1. Die Transit-Abgabe im Nanking-Vertrag 1842.

Der Nanking-Vertrag 1842 öffnete dem Fremdhandel fünf chinesische „Vertragshäfen", d. h. Plätze, an denen die ausländischen Kaufleute Handel treiben und sich niederlassen durften. Da es ihnen aber nur gestattet war, sich in einem engen Umkreis dieser Vertragshäfen aufzuhalten, ergab sich die Frage, wie denn der Transport ausländischer Waren ins Innere Chinas zu handhaben sei. Diese Frage wurde im Artikel 10 dahingehend beantwortet, daß

1. chinesische Kaufleute diese Auslandsware zu jeder Provinz und zu jeder Stadt Chinas befördern durften;

2. für diesen Transport ein gewisser Betrag als Transit-Abgabe zu entrichten war [25]).

Die Höhe dieses Betrages hatte der Nanking-Vertrag offen gelassen, und erst in einer Zusatzerklärung wurde festgesetzt, daß die Transit-Abgabe mit der Bezahlung der damaligen mäßigen Sätze der chinesischen Binnenzollämter abgegolten sein sollte [26]).

2. Die Transit-Abgabe im Tientsin-Vertrag 1858.

In der Zeit nach dem Nankingvertrag häuften sich aber die Klagen der ausländischen Kaufleute, daß die Provinzbehörden den Transport ausländischer Waren plötzlich und willkürlich mit zu-

[24]) Siehe S. 153.
[25]) Siehe „Treatics between China and Foreign States", I., S. 163.
[26]) Siehe „Treatics between China and Foreign States", I., S. 165.

sätzlichen Abgaben belasteten, und seit 1854 wurde ja auch allenthalben in China der neu eingeführte Likin erhoben.

Daher benutzten die Westmächte die Gelegenheit des Tientsin-Vertrages 1858, um die Handelshemmungen, die sich für die ausländischen Kaufleute aus der beschränkten Bewegungsfreiheit und aus der Zollpraxis ergaben, zu beseitigen[27]). Es wurde bestimmt:

1. Die Ausländer können, falls sie im Besitze eines gültigen Passes sind, in alle Teile des Innern Chinas reisen, sei es zu ihrem Vergnügen, sei es zu Handelszwecken (Art. 9);

2. Der Betrag der Transit-Abgabe wird festgelegt; die ausländischen Kaufleute haben die Wahl, für den Transport ihrer Waren zwischen Vertragshafen und einem Inlandsplatz im Import und Export zu bezahlen

a) entweder eine fixe Summe an Hand der ordnungsmäßigen chinesischen Binnenzölle, die für die betreffende Route von der chinesischen Zollbehörde ermittelt und bekannt gemacht worden ist,

b) oder aber eine Ablösung von allen weiteren Binnenabgaben, die 2½ Prozent des Warenwertes beträgt (Art. 28).

Diese Transit-Abgabe, die durch einmalige Zahlung eines Zolls von 2½ Prozent den Transport importwerter ausländischer Waren ins Inland und den Transport zu exportierender einheimischer Waren vom Inland von allen Binnenzöllen befreite, wurde als „Transit-Duty" der Seezollbehörde zur Erhebung und Verwaltung übergeben. Von ihr wird im weiteren als Transit-Abgabe schlechthin die Rede sein.

3. Die Erhebung der Transit-Abgabe.

Um die chinesischen Binnenzollämter von der Zahlung der Transit-Abgabe zu unterrichten, wurden den Import- und Export-Waren auf ihrem Transport Begleitscheine beigegeben[28]). Es gab ein „Inward Paß System" und ein „Outward Paß System".

---

[27]) Siehe „Treatics between China and Foreign States", I., S. 215 u. 220/21.
[28]) Siehe Takayanagi „Zollsystem Chinas", Abt. 4., S. 27, und Chia „Finanzgeschichte der Chines. Republik", 4. Abt., S. 290/95.

a) Das „Inward Paß System".

Es wurde folgendermaßen gehandhabt:

Nachdem die Importeure dem zuständigen Seezollamt Menge, Art und Bestimmungsort der Waren mitgeteilt haben, eine Kontrolle und die Zahlung der Transit-Abgabe vorgenommen worden sind, wird ein Inward Transit Paß ausgestellt.

Dieser Paß muß vom Warenbesitzer oder seinem Vertreter während des Transportes jedem Zollamt, das passiert wird, vorgelegt werden. Es dürfen durch eine Nachprüfung der Waren, die das Binnenzollamt vornimmt, keine weiteren Kosten und keine Verzögerung des Warentransportes eintreten.

Ein ganzer oder teilweiser Verkauf der Waren unterwegs ist gestattet. Doch muß bei teilweisem Verkauf der Waren dem nächsten Binnenzollamt Mitteilung gemacht werden, damit es einen entsprechenden Vermerk in den Paß einträgt.

Nach Eintreffen der Waren am Zielort muß der Paß beim Zollamt abgegeben werden.

b) Das „Outward Paß System".

Es wurde folgendermaßen gehandhabt:

Sind die Exporteure Ausländer, so haben sie bei ihrem Konsul, sind sie Inländer, so haben sie beim Zollinspektor die Ausstellung eines Transit-Paß-Memorandums, d. h. eines Genehmigungsscheines zum Einkauf von Exportwaren zu beantragen. Die Ausstellung erfolgt durch das Seezollaufsichtsamt.

Beim ersten Binnenzollamt, das passiert wird, haben die Exporteure unter Vorlage des Transit-Paß-Memorandums eine schriftliche Erklärung über Menge und Art der Waren und über den Ort des Einkaufs und Exports abzugeben. Nach Prüfung der Angaben erhalten sie vom Zollamt das „Conveyance Certificate", d. h. den Genehmigungsschein für den zollfreien Transport.

Die Waren dürfen unterwegs nicht verkauft werden.

Der Genehmigungsschein muß jedem passierten Binnenzollamt vorgelegt werden, das eine Warenrevision vornimmt. Auf dem Zollamt im Exporthafen ist der Genehmigungsschein abzugeben. Dort findet eine Generalrevision statt.

Auf Grund des Genehmigungsscheines erhebt das Seezollamt die Transit-Abgabe[29]).

4. Die Auslegungsstreitigkeiten über die vertraglichen Transit-Abgabe-Bestimmungen.

Über die Auslegung der Bestimmungen, die über die Transit-Abgabe in den Verträgen und Zusatzverträgen von Nanking und Tientsin festgesetzt worden waren, kam es sehr bald zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den ausländischen Kaufleuten und der chinesischen Regierung.

Strittig waren folgende Fragen:

1. Welche Inlandsabgaben werden durch Zahlung der Transit-Abgabe abgelöst?

Die Ausländer erklärten, daß ihre Waren nach Entrichtung der Transit-Abgabe von sämtlichen weiteren Steuern befreit seien.

Die chinesische Regierung dagegen stellte sich auf den Standpunkt, daß nur die Abgaben während des Transportes der Waren, nicht aber die Steuern, die nach ihrem Eintreffen auf dem Inlandsmarkt erhoben werden, abgelöst seien.

2. Darf von den Waren nach Zahlung der Transit-Abgabe Likin erhoben werden, wenn sie in chinesische Hände übergegangen sind?

Die Ausländer verneinten, die chinesische Regierung bejahte diese Frage.

In den folgenden Jahrzehnten wurde verschiedentlich der Versuch gemacht, die Auslegungsstreitigkeiten durch neue Vereinbarungen zu beseitigen. Verhandlungen wurden gepflogen, Abkommen unterzeichnet, aber wichtige Bestimmungen davon wurden dann nicht durchgeführt. So erging es der ganzen Peking-Konvention von 1869, den Abschnitten 1 und 2 des III. Teiles der Tschifu-Konvention von 1876 und dem Artikel 8 des Handelsvertrages mit England von 1902.

Immerhin aber wurde durch den Abschnitt 4 des III. Teiles der Tschifu-Konvention die Streitfrage, ob die Transit-Abgabe ausländische Waren, die in chinesischen Besitz gelangt

---

[29]) Siehe Takayanagi „Zollsystem Chinas", Abt. 4., S. 31/32, und Chia „Zollautonomie und Nationalhoheit", S. 95/99.

waren, von der Likinbezahlung befreit oder nicht, zuungunsten Chinas geregelt. Es heißt dort:

„The Chinese Government agrees that Transit Duty Certificates shall be framed under one rule at all Ports, no difference being mode in the conditions set forth therein; and that so far as Imports are concerned the nationality of the person possessing and carrying these is immaterial. Natice produce carried from an Inland Centre to a port of shipment, if bona fide intended for shipment to a foreign port, may be by Treaty certificated by the British Subject interested, and exempted by payment of the half duty from all charges demanded upon it en route. If produce be not the property of a Britsh Subject, or is being carried to a port for exportation, it is not entitled to the exemption that would be secured it by the exhibition of a Transit Duty Certificate [80])."

Diese Vereinbarung, die 1876 abgeschlossen und erst 1885 von England ratifiziert wurde, sicherte also den ausländischen Waren völlige Zollfreiheit auf dem Binnentransport gegen Zahlung der Transit-Abgabe, auch wenn sie von Chinesen übernommen worden waren.

Alle anderen Streitfragen blieben ungeregelt, bis sie durch die Abschaffung der Binnenzölle 1931 erledigt wurden. China hat sich deswegen gegen die ausländischen Forderungen so stark gewehrt, weil es wußte, daß

1. durch eine Ausweitung des Transit-Paß-Systems die Durchstechereien und Mißbräuche, die von Ausländern und Chinesen häufig genug geübt wurden, noch weiter anwachsen würden;

2. die Zentralregierung nicht die politische Möglichkeit hatte, solche vertraglichen Vereinbarungen gegenüber den Provinzbehörden, die sich finanziell durch die Verluste an Binnenzolleinnahmen geschädigt fühlen mußten, tatsächlich durchzusetzen, und daß aus dem Nichtinnehalten der vertraglichen Verpflichtungen durch die Provinzen neue diplomatische Verwicklungen zu befürchten waren [81]).

---

[80]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", I., S. 305.

[81]) Siehe Chu Chin „Tariff Problem in China", S. 15.

5. Die Erträge der Transit-Abgabe.

Die Einnahmen aus der Transit-Abgabe betrugen in der Nachkriegszeit (in 1000 Hk Taels):

	1920	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Import	1636	2702	2626	2468	2592	1884	1479
Export	836	978	686	667	518	588	605
Insgesamt	2472	3680	3312	3135	3110	2472	2084

6. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Transit-Abgabe.

Die Möglichkeit, Import und Export durch Zahlung der Transit-Abgabe von den Binnenzöllen zu befreien, bedeutete eine starke Bevorzugung des Auslandsverkehrs gegenüber dem binnenstaatlichen. Denn jene Auslandswaren wurden ja damit viel geringer von den Verkehrsabgaben belastet als die einheimischen. Das war besonders wichtig für lange Verkehrswege oder für Waren, die sonstwie höhere Belastungen zu tragen hatten. Nicht zuletzt haben gerade die Transit-Abgaben dazu beigetragen, den chinesischen Absatzmarkt dem Fremdhandel zu erschließen. Der an sich schon niedrige Importzoll wurde durch diese Bevorzugung vollends um jede Schutzwirkung gebracht.

§ 17. Der Küstenzoll.

1. China und das Küstenschiffahrtsrecht.

Es ist ein Hoheitsrecht jedes Staates, über die Schiffahrt in seinen Küstengewässern Bestimmungen zu treffen. Wenn man von England absieht, das an seinen Küsten den Warentransport auf fremden Fahrzeugen uneingeschränkt ohne Forderung auf Gegenseitigkeit zuläßt, so behalten fast alle westlichen Länder — dem Prinzip nach — das Recht der Küstenschiffahrt ihren eigenen Staatsangehörigen vor und gewähren es Ausländern nur dann, wenn Reziprozität zugestanden wird.

China aber hat im Laufe des 19. Jahrhunderts auch dieses Recht, über die Zulassung oder Ausschließung fremder Schiffe in der Küstenschiffahrt selbst zu bestimmen, verloren. Es mußte den

Fremdmächten die Küstenschiffahrt gestatten, ohne daß ihm seinerseits das gleiche Vorrecht von ihnen bewilligt wurde. Auch in diesem Punkte also sind die während der „Konventionszeit" abgeschlossenen Handelsverträge einseitig und ungleich.

Der Frage der Küstenschiffahrt wurde anfangs weder von China noch von den Fremdmächten Beachtung geschenkt. Der Nanking-Vertrag 1842 berührt sie überhaupt nicht.

Aber schon 1847 wurden zwischen England und China Noten ausgetauscht, in denen englischen Schiffen die Erlaubnis erteilt wurde, nicht nur ausländische, sondern auch einheimische Waren zwischen den Vertragshäfen zu transportieren[32]).

Zwischen 1850 und 1860 entwickelte sich bereits ein starker Küstenhandel auf kleinen ausländischen Schiffen[33]).

Trotzdem enthält auch der Tientsin-Vertrag von 1858 noch keine Vereinbarungen über die Küstenschiffahrt. Es wird nur in seinem Artikel 45 festgesetzt, daß importierte ausländische Waren, die den tariflichen Einfuhrzoll bezahlt haben, zollfrei nach einem anderen Vertragshafen verschifft werden dürfen[34]).

2. Die Einführung des Küstenzolls.

Soweit sich aber ein Küstenverkehr auf fremden Schiffen mit einheimischen Waren vollzog, wurde die Verzollung — mangels einschlägiger Bestimmungen — von den verschiedenen Zollämtern sehr unterschiedlich gehandhabt. So verlangt man

1. entweder im Abgangshafen Export- und im Ankunftshafen Importzoll;

oder man erhob im Ankunftshafen überhaupt keinen Zoll. Diese Regellosigkeit bedeutete sowohl ein Moment der Unsicherheit für den Handel als auch eine Verlustquelle für die Zollbehörde.

Daher wurde im Jahre 1861 auf Vorschlag des Generalzollinspektors ein einheitlicher Küstenzoll geschaffen. Da-

---

[32]) Siehe „British Parliamentary Papers: Rules and Regulations concerning the Trade in China", 1848, S. 36.

[33]) Siehe See „The Foreign Trade of China", S. 354.

[34]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", I., S. 225.

nach unterschied der Küstenverkehr, soweit er sich auf Dampfschiffen vollzog, der Verwaltung des Seezollamtes, auch wenn es sich um den Transport einheimischer Waren handelte. Für solche einheimische Ware hatte man der Seezollverwaltung an Zoll zu zahlen:

1. im Abgangshafen: den tariflichen Exportzoll;
2. im Ankunftshafen: die Hälfte des tariflichen Einfuhrzolles als Küstenzoll.

3. Die vertragliche Verankerung des Küstenschiffahrtsrechts der Ausländer und des Küstenzolls.

Diese Bestimmungen über den Küstenzoll, die China erlassen hatte, wurden 1863 in den Handelsvertrag mit Dänemark aufgenommen und so zu einem Bestandteil des Konventionssystems. In diesen Vertragsvereinbarungen ist aber auch gleichzeitig zum erstenmal die ausdrückliche, vertragsmäßige Gewährung des Küstenschiffahrtsrechtes an eine Fremdmacht enthalten, die nunmehr auf Grund der Meistbegünstigungsklausel ohne weiteres auch den anderen Fremdmächten zustand [35]).

4. Der Zoll für Warentransporte auf Dschunken im Verkehr zwischen Vertragshäfen.

Damit war also der Zolltarif für den Küstenverkehr, der auf ausländischen Fahrzeugen getätigt wurde, vertraglich gebunden, und China hatte danach nur noch die Tarifautonomie über den Küstenverkehr auf chinesischen Dschunken, der von den Regulärzollämtern verzollt wurde.

Aber schon nach dem chinesisch-japanischen Kriege 1895 verlangte England, das die starke Konkurrenz der Dschunken als lästig empfand, Gleichheit des Zolltarifs in der Küstenschiffahrt, gleichgültig, ob die Waren auf Dampfern oder Dschunken befördert wurden. Diese Forderung wurde zum Teil in dem Handelsvertrag von 1902 verwirklicht.

Sein Artikel 8 allerdings, der festsetzte, daß der gesamte Küstenverkehr auf Dschunken nicht geringer zu verzollen sei als der

[35]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", II., S. 1056.

Warentransport auf Dampfern, wurde nicht ratifiziert. Dagegen bestimmte sein Artikel 3:

„China agrees that the duties and likin combined levied on goods carried by junks from Hongkong to the Treaty Ports in the Canton Province and vice versa, shall together not be less than the duties charged by the Imperial Maritime Customs on similar goods carried by steamer [86])."

Diese Vertragsbestimmung hat das ihrige zu dem Verfall des chinesischen Segelschiffsverkehrs gerade in der Kwangtung-Provinz beigetragen. Denn wenn auch die Betrieb- und Lohnkosten für die Dschunken geringer waren als für die Dampfer, so war deren technische Überlegenheit doch so groß, daß sie bei dieser Gleichstellung in der Zollbehandlung die chinesischen Segelschiffe ziemlich schnell verdrängen konnten.

§ 18. Der Binnenzoll und die chinesische Wirtschaft.

1. Die geringere Zollbelastung der ausländischen Waren.

Selbstverständlich sind die chinesischen Binnenzölle — wie alle Binnenzölle — stets ein Hemmnis für Handel und Verkehr gewesen. Aber doch war der volkswirtschaftliche Schaden, den sie vor der Mitte des 19. Jahrhunderts anrichteten, nicht allzu groß, und erst seit der Einführung des Likin und mit der Ausgestaltung des Außenzollwesens haben sie bedenkliche Auswirkungen gehabt.

1. Das Netz der alten Regulärzollämter war recht weitmaschig über das Riesenreich gelegt, während die Likinämter eine ziemlich dichte Sperrkette bildeten und daher den Verkehr viel stärker erfaßten [87]).

2. Die Zollsätze der Regulärämter waren niedriger als die der Likinämter und wurden auch, wenn schon sie nicht ganz von

[86]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", I., S. 352.

[87]) Dagegen spricht nicht, daß die Praxis der Regulärzollämter bei den Kaufleuten unbeliebter war, weil sie viel genauer und umständlicher kontrollierten und sich auf ein Abhandeln der Zollsummen weniger einließen als die Likinämter.

„Beamten-Zuschlägen" verschont blieben, nicht so willkürlich gehandhabt.

3. Früher gab es für den einheimischen Handel so gut wie keine ausländische Konkurrenz: was an Importen nach China hereinkam, wurde hoch verzollt und hatte auf dem Transport im Landesinnern die gleichen Binnenzölle zu entrichten wie die chinesischen Waren. Durch die Konventionstarife wurde der Einfuhrzoll außerordentlich vermindert, und durch die Transit-Abgabe gewannen die ausländischen Waren einen großen Unkosten-Vorsprung gegenüber den einheimischen, die die Binnenzollast ungeschwächt zu tragen hatten. Das führte zu dem grotesken Zustand, daß die Zollbelastung (Seezoll plus Transit-Abgabe) der ausländischen Waren geringer war als die Zollbelastung (Regulärzoll plus Likin) der einheimischen Waren. Jene chinesischen Gewerbezweige, die dem ausländischen Wettbewerb ausgesetzt waren — vor allem das alte handwerklich betriebene Textilgewerbe —, konnten sich daher nicht gegen die fremde Konkurrenz erwehren.

Welche Folgen diese unterschiedliche Zollbelastung ausländischer und einheimischer Waren noch in jüngster Zeit hatte, erweist sich an der Rohstoffversorgung der modern-industriellen Webereien in China vor 1931. Nur wenn diese Webereien in unmittelbarer Nähe der chinesischen Baumwollfelder lagen, konnten sie chinesische Baumwolle als Rohstoff verwenden. Für die zahlreichen Webereien in Schanghai dagegen war es vorteilhafter, die Baumwolle aus Indien oder Amerika zu beziehen. Denn diese Baumwolle war nur belastet mit 5 % Importzoll und 2,5 % Transit-Abgabe. Auf der Baumwolle aus den Provinzen Schansi oder Honan dagegen lagen: 5 % Exportzoll, 2,5 % Küstenzoll und mindestens 5 %, meistens aber mehr, Likin [38]).

2. Die Binnenzoll-Erleichterung für industrielle Produkte.

Die chinesische Regierung war nicht in der Lage, diese unerträglichen wirtschaftlichen Verhält-

[38]) Siehe Takayanagi „Zollsystem Chinas", 5. Abt., S. 13/14.

nisse zu ändern. Ganz abgesehen davon, daß die Zentralregierung nicht die Macht besessen hätte, den Provinzen die Erhebung des Likin zu verbieten: sie konnte es einfach nicht, weil sie die finanziellen Bedürfnisse der Provinzen anerkennen mußte und ihnen keinen Ersatz durch andere Einnahmen zu beschaffen vermochte. Für die Einführung direkter Steuern fehlten ja in China die finanztechnischen Voraussetzungen. Ein Ausgleich wäre nur zu finden gewesen durch Erhöhung der Seezölle — aber dagegen sträubten sich die Fremdmächte. So waren der chinesischen Regierung die Hände gebunden, ohnmächtig mußte sie der ökonomischen Entwicklung zusehen — und man kann sich denken, welche Fülle von nationalem Haß sich in chinesischen Kaufmannskreisen, die unter den Verhältnissen litten, gegen die Ausländer aufspeicherte.

Immerhin aber hat die chinesische Regierung in jenem beschränkten Umfang, den ihre Finanzsituation zuließ, versucht, das ungünstige Verhältnis der Zollbelastung von ausländischen und einheimischen Waren zu mildern. Bei der Gebundenheit der Seezölle konnte sie dies nur durch Maßnahmen auf dem Gebiete der Binnenzölle. Und sie begrenzte ihre Hilfsaktion auf diejenigen Produkte, die industriell in modernen Fabriken hergestellt wurden.

Als 1882 Gouverneur Li Hung-Tschang in Schanghai eine moderne Weberei errichtete, wurden die in dieser Fabrik hergestellten Produkte im Inlandsverkehr gegen einmalige Zahlung einer Abgabe in Höhe des Importzolls von allen übrigen Binnenzölle befreit. Auch die Weberei, die 1890 Gouverneur Tschang Tschi-Tung in Wutschang eröffnete, erhielt dieselben Zollprivilegien. Die Wirkung eines ersatzweisen Außenzollschutzes ging allerdings bald verloren, da 1896 durch den Handelsvertrag mit Japan den von Ausländern in China hergestellten Produkten derselbe Vorteil der Transit-Abgabe eingeräumt wurde wie den importierten Waren [39]).

[39]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", II, S. 1322.

1903 nun traf die chinesische Regierung die Bestimmung, daß alle industriell hergestellten Baumwollwaren nach Entrichtung einer Abgabe in Höhe des spezifischen Importtarifs und alle übrigen Industrieprodukte nach Entrichtung einer Abgabe von 5 % ad valorem von den weiteren Binnenzöllen befreit waren. Diese Regelung wurde auf Vorschlag des Generalzollinspektors 1917 dahingehend geändert, daß die Höhe der Ablösungs-Abgabe sich richten soll: für Baumwollwaren nach dem Exporttarif, wenn sie darin aufgeführt sind, sonst nach dem Importtarif; sind sie auch dort nicht verzeichnet, so wird ein 5 % ad-valorem-Betrag erhoben; für andere Industrieprodukte nach dem Importtarif, wenn sie darin aufgeführt sind, sonst 5 % ad valorem[40]).

1920 wurden neue gesetzgeberische Bestimmungen erlassen. Die Ablösungsabgabe für einheimische Industriewaren beim Transport im Inland blieb bestehen, doch wurde nunmehr auch sie erlassen, wenn die Produkte exportiert wurden. Jedoch erhalten nur diejenigen Industriewerke für ihre Erzeugnisse diese Zollvergünstigungen, welche ihnen von der Zentralregierung ausdrücklich bewilligt worden sind[41]).

Durch die Zollvergünstigungen, die der Handelsvertrag mit Japan 1896 den von Ausländern hergestellten Industrieprodukten ausbedang, war ein starker Anreiz zur Gründung von Fabriken mit ausländischem Kapital geschaffen worden. Nur die Zollvergünstigungen, die die chinesische Regierung den von eigenen Staatsangehörigen hergestellten Industrieprodukten gewährte, ermöglichte es, daß sich chinesisches Kapital selbständig am Aufbau moderner industrieller Anlagen beteiligte. Und gerade von diesen jungen industriellen Kräften Chinas gingen wesentliche Vorstöße zur Modernisierung des chinesischen Zollwesens aus.

---

[40]) Siehe Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 85/86.

[41]) Siehe Chia „Zollautonomie und Nationalhoheit", 4. Abt., S. 431/7.

II. Abschnitt.

Der Seezoll.

§ 19. Das Wesen und der Aufbau des Seezolles.

1. Die wichtigsten Merkmale des Seezolles.

Der chinesische Seezoll ist der Inbegriff jener Neuordnung der dem Fremdhandel in den ihm geöffneten Häfen auferlegten Zölle, die im Jahre 1842 durch den Vertrag von Nanking eingeführt worden ist. Er hat — wenn auch in der Folgezeit seine spezifischen Sätze und seine Nebenbestimmungen verschiedentlich geändert worden sind — in der damals geschaffenen Form bis zur Wiedergewinnung der chinesischen Zolltarifautonomie 1929 bestanden.

Die wesentlichen Merkmale des chinesischen Seezolls sind:

1. Er wird für den Fremdhandel festgesetzt.

Der Seezoll ist nicht wie z. B. die autonomen Import- und Exporttarife Chinas seit 1929 gültig für den gesamten Außenhandel, sondern — seiner Absicht nach — nur für denjenigen Teil des Außenhandels, der von Fremden, d. h. Nichtchinesen, getrieben wird. Der Außenhandel, der in chinesischen Händen liegt, wird nach den alten Regulärzolltarifen verzollt.

Dabei wird als Kennzeichen des Fremdhandels angesehen, daß die ausländischen Waren auf Schiffen fremder Bauart — was auf Grund der schiffstechnischen Entwicklung in den Westländern immer mehr bedeutete: auf Dampfern — befördert werden. Die auf Dschunken transportierten Waren dagegen unterliegen dem Regulärzoll.

2. Er wird festgesetzt für den Fremdhandel, der sich in den Vertragshäfen vollzieht.

Seezoll wird — zunächst — nicht erhoben von dem Außenhandel, der über die Landgrenzen geht, sondern nur von demjenigen (allerdings weitaus überwiegenden) Teil, der in den dem Fremdhandel geöffneten Häfen am Meer oder

an den großen Strömen getrieben wird. Es ist den ausländischen Schiffen nur erlaubt, zu Handelszwecken bestimmte, vertraglich festgesetzte Häfen anzulaufen, während alle anderen Plätze ausdrücklich verboten sind.

Der Begriff des „Vertragshafens" ist aber im Laufe der Jahre auch auf bestimmte Plätze an den Landgrenzen ausgedehnt worden — so Lungchow, Mengtsz und Szemao (an der Grenze von Tongking); Tengyueh (an der Grenze von Birma); Aigun, Harbin und Lungchingtsun (jetzt unter mandschurischer Kontrolle). An allen diesen Orten wird, seitdem die entsprechenden Verträge dies festgesetzt haben, Seezoll erhoben.

3. Er wird festgesetzt für den Fremdhandel beim Warentransport über die Reichsgrenzen in den Vertragshäfen.

Der Seezoll ist ein ausgesprochener Außenzoll. Er wird erhoben, wenn die auf ausländischen Fahrzeugen transportierten ausländischen Waren in den Vertragshäfen eingeführt oder die im Ausland gekauften einheimischen Waren von Ausländern in den Vertragshäfen ausgeführt werden.

Er ist nicht — bis zur Beseitigung der gesamten Binnenzölle 1931 — der einzige Zoll, dem die ausländischen Waren unterworfen sind. Daneben bestehen die Zollabgaben, die die inländischen Likin- und Regulärzollämter erheben und die seit 1858 durch Zahlung einer einmaligen Transit-Abgabe abgelöst werden können.

4. Er ist eingeführt worden auf Grund vertraglicher Regelung.

Der Seezoll ist kein autonomer Zoll, sondern ein Konventionszoll. Er ist durch Verträge festgelegt.

Die Verträge, die den Seezoll eingeführt und befestigt haben — insbesondere die Verträge von Nanking (1842), von Tientsin (1858) und von Peking (1901) —, sind keine Verträge, die China freiwillig abgeschlossen hat. Sie tragen vielmehr den Charakter von Diktaten, die China zwangsweise nach verlorenen Kriegen unterschreiben mußte[1]).

[1]) Auch das Friedensinstrument von Versailles trägt die Bezeichnung „Vertrag" und ist doch seinem Wesen nach ein „Diktat"!

Zudem sind sie — ihrem Charakter als Diktat entsprechend — einseitige Verträge, d. h. China hat in ihnen vertragliche Bindungen seines Zolltarifs und die vertragliche Zusicherung des Meistbegünstigungsrechtes zugestehen müssen, ohne daß ihm seinerseits entsprechende Bindungen und Zusicherungen von den Vertragspartnern zugestanden worden sind. China ist in ihnen also nicht als gleichberechtigter Kontrahent angesehen und behandelt worden. Daher sind diese Verträge in den Augen aller nationalbewußten Chinesen „ungleiche Verträge", und sie werden von ihnen auch so bezeichnet.

2. Die Grundzüge des Seezolltarifs.

Der Seezolltarif basiert seit 1843 auf der Grundlage eines fünfprozentigen Wertzolles für alle importierten und exportierten Waren[2]). In dem Zeitraum von 1923 bis 1929 ist er durch einen Zusatzimportzoll von 2,5 % ad valorem (für Luxusartikel 5 %) erhöht worden.

Für fast alle wichtigen Import- und Exportartikel ist jedoch dieser fünfprozentige Wertzoll durch die Tarifänderungen von 1858 und 1902 in einen spezifischen Zoll umgewandelt worden[3]). Diese Festlegung des Zollsatzes in spezifischen Zöllen brachte es mit sich, daß mit den Schwankungen der Warenpreise die fünfprozentige Grundlage nicht eingehalten wurde: zwischen dem nominellen fünfprozentigen Zoll und den effektiven Zöllen war daher fast stets eine Differenz nach oben oder — meistenteils — nach unten.

Der Unterschied zwischen dem nominellen fünfprozentigen Wertzoll und dem spezifischen Zoll in den verschiedenen Jahren zeigt am besten das prozentuale Verhältnis von dem Importzoll-Einkommen zu dem Importwert bzw. dem Exportzoll-Einkommen zu dem Exportwert[4]). Es ergeben sich dann die Effektivzollsätze:

---

[2]) Durch den Zusatzvertrag zum Nankingvertrag (1842) von Humoon (Kwangtung) von 1843. Siehe auch W. Kries, Seezollverwaltung und Handelsstatistik in China, S. 3.

[3]) Siehe Takayanagi „Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 6.

[4]) Die Ziffern werden berechnet auf Grund „Statistics of Chinese Foreign Trade 1864—1928", Tab. XVI.

Jahr	Exportzoll in 1000 Ts.	in % des Exportes	Importzoll in 1000 Ts.	in % des Importes	Wert des Hk Taels in amerikanischen $
1868	5 336	8,6	4 113	6,5	1,55
1873	6 137	8,8	3 805	5,7	1,56
1878	7 210	10,5	4 288	5,9	1,45
1883	7 554	10,8	4 461	6,9	1,36
1888	8 281	9,0	6 635	5,3	1,15
1893	8 463	7,6	6 202	4,1	0,96
1898	8 469	5,3	7 224	3,4	0,70
1903	9 590	4,5	11 493	3,5	0,64
1908	10 983	4,0	13 135	3,3	0,65
1913	13 948	3,5	19 939	3,5	0,77
1918	15 988	3,3	15 102	2,7	1,26
1919	19 835	3,1	19 632	3,0	1,39
1920	17 876	3,3	25 196	3,3	1,24
1921	18 888	3,1	28 594	3,2	0,76
1922	20 818	3,2	29 988	3,2	0,83
1923	22 670	3,0	32 570	3,5	0,80
1924	23 137	3,0	38 105	3,7	0,81
1925	24 569	3,2	36 367	3,8	0,84
1926	26 264	3,0	42 855	3,8	0,76
1927	25 462	2,8	34 903	3,4	0,69
1928	27 058	2,7	46 499	3,9	0,71
1929	36 239	3,6	107 252	8,5	0,64
1930	35 548	4,0	135 840	10,4	0,46
1931	30 700	3,4	201 981	14,1	0,34
1932	17 187	3,5	151 663	14,1	0,34
1933	14 965	3,8	106 161	19,8	0,42

Die Hauptursache der Effektivzoll-Veränderungen liegt in den Schwankungen des Silberpreises. Es wirken aber auch Preisveränderungen teils konjunktureller, teils struktureller Art mit.

3. Ausnahmen vom normalen Seezolltarif

Von dem normalen Seezolltarif gab es verschiedene Ausnahmen. An den wichtigsten Landgrenzen wurden in den dortigen „Vertragshäfen" durch Sonderverträge bewilligte Abzüge vorgenommen.

a) Russische Grenze.

Der Handelsvertrag von 1862 mit Rußland bestimmte, daß russische Waren, die auf dem vorgeschriebenen Wege über Kalgan nach Tientsin gebracht wurden, einen Importzoll in Höhe von $\frac{2}{3}$ des Seezollsatzes bezahlen mußten. Wurden aber diese Waren auf dem Wasserwege von Tientsin aus weitertransportiert, so mußte $\frac{1}{4}$ des Seezolles nachgeholt werden [5]).

Im Jahre 1896 wurde ein Vertrag mit der Ostchinesischen Eisenbahngesellschaft geschlossen, wonach auch der auf dieser Bahn beförderte Import und Export in den Genuß des um ein Drittel verbilligten Zolltarifs kommen sollte, Vereinbarungen, die 1907 für das Gebiet der Nordmandschurei noch einmal bekräftigt wurden.

b) Koreanische Grenze.

Diese Vorrechte beanspruchte nach dem russisch-japanischen Kriege von 1905 auch Japan. Sie wurden ihm seit Juni 1913 zugebilligt für jene japanischen Waren, die mit der Eisenbahn von Korea aus eingeführt werden.

c) Indochinesische Grenze.

Annam, das ursprünglich zu China gehörte, mußte 1884 nach einem verlorenen Kriege an Frankreich abgetreten werden. 1886 wurde ein Konventionszolltarif vereinbart, der den Importzoll auf $\frac{4}{5}$ und den Exportzoll auf $\frac{2}{3}$ der Normalsätze senkte. Im nächsten Jahre wurden diese Sätze geändert und endgültig auf $\frac{7}{10}$ bzw. $\frac{6}{10}$ festgestezt [6]).

d) Indische Grenze.

Nachdem die Engländer Birma 1886 annektiert hatten, wurde 1893 in Sikkin ein Vertrag über den Handelsverkehr zwischen

---

[5]) Alle Warengattungen, die nicht im Seezolltarif und im Tientsiner Ergänzungstarif aufgeführt waren, wurden nach dem regulären Satz von 5 % ad valorem verzollt. Wollten russische Kaufleute bei ihrer Heimkehr chinesische Waren auf dem Landwege exportieren, so hatten sie wie alle Ausländer neben dem regulären Exportzoll ebenfalls die Transit-Abgabe zu entrichten. Zollfrei war z. B. die Einfuhr von Lebensmitteln, wie Reis, Getreide usw.

[6]) China öffnete in demselben Jahre Lungtschou (Kwangsi) und Mengtsz (Yünnan) als Handelsplätze. 1895 folgten Szemao und Hokou. Die Ermäßigungssätze galten nur für den Warenverkehr zwischen Tongking und den chinesischen Provinzen Yünnan und Kwangsi. — Siehe Tung, „Geschichte des Landzolls", S. 75/88, und Chia, „Zollautonomie", 4. Abt., S. 224/27.

Tibet und Britisch-Indien abgeschlossen. Yatung wurde als Handelsplatz geöffnet. Der Handel war zunächst auf fünf Jahre zollfrei. 1894 mußte China in einem zu London getätigten Vertrag mit England für den Handel zwischen Yünnan und Birma die gleichen Zollvergünstigungen zugestehen wie für den Handel über die indochinesische Grenze. Der Handelsverkehr blieb mit Tibet auch weiterhin zollfrei [7]).

Bemerkenswert ist, daß die Verzollung des Landverkehrs im Norden und Süden Chinas verschieden gehandhabt wurde:

1. bei der Transit-Abgabe, die in der Mandschurei die Hälfte des ermäßigten Zollsatzes betrug, während sie im Süden auf die Hälfte des regulären Seezollsatzes festgesetzt war;

2. bei dem Umfang der Zollvergünstigungen, die in der Mandschurei gleichmäßig allen Waren zugute kamen, während sie im Süden nur für die Artikel galten, die in der Zolliste aufgeführt waren; für die übrigen Waren mußte der Tarif von 5 % gezahlt werden.

Die Mindereinnahmen durch diese Ermäßigungssätze waren beträchtlich, sie betrugen 1922 [8]):

Grenze	Importzoll	Exportzoll	Insgesamt
	in 1000 Hk Taels		
Indochina	129	105	234
Brit.-Indien	22	12	34
Rußland	721	—	721
Japan	659	—	659
			1648

Insgesamt betrugen die Zollverluste Chinas infolge der Tarifverminderungen:

1920	1,128	Mill. Taels
1921	1,326	„ „
1922	1,648	„ „
Durchschnitt	1,367	Mill. Taels

[7]) Siehe Tung „Geschichte des Landzolls", S. 89/112.

[8]) Siehe Takayanagi „Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 65/72, und Chia „Zollautonomie und Nationalhoheit", 4. Abt., S. 227/232.

Wenn auch diese Ausnahmen vom normalen Seezoll China Nachteil brachten, so hatten sie zunächst deshalb keine große Bedeutung, weil der Landverkehr ein relativ kleines Ausmaß hatte und sich größtenteils auf den sogenannten Nachbarschaftsverkehr beschränkte. Die Entwicklung des Verkehrs über die mandschurischen Grenzen wurde allerdings von Jahr zu Jahr erheblicher und machte die Nachteile fühlbarer.

Mit der Neuordnung des chinesischen Zollwesens 1931 sind alle diese Maßnahmen vom normalen Außenzoll beseitigt worden.

§ 20. Die Zollkonventionen.

1. Die Zollkonvention von 1843.

Die erste chinesische Zollkonvention wurde 1843 auf Grund des Nanking-Vertrages abgeschlossen. Danach sollten — mit Ausnahme von Edelhölzern und Metallen (Kupfer, Eisen, Zinn und Blei), die mit einem Zoll von 10 % ad valorem belegt wurden — auf alle Waren 5 % Zoll entrichtet werden. Der Zoll wurde aber für die meisten und wichtigsten Artikel pro Mengeneinheit festgelegt und dadurch ein spezifischer Zoll.

Dieser erste Konventionszolltarif kannte bei 12 Hauptabteilungen 155 Positionen.

2. Die Änderungen der Zollkonvention.

Im Laufe der Zeit wurden die Zollvereinbarungen Chinas viermal geändert: 1858, 1901, 1917 und 1922. Aber diese Änderungen beziehen sich ausschließlich auf den Einfuhrzolltarif, während der Ausfuhrzolltarif bis in die jüngste Zeit der gleiche blieb.

Doch auch bei den Änderungen, die die Einfuhrzolltarife erfuhren, blieben ihre durch den Nanking-Vertrag festgelegten Grundzüge bestehen[9]). Es handelte sich — bis auf die Einführung des Zusatzimportzolles 1927 — fast ausschließlich um eine Revision der spezifischen Tarifsätze im

[9]) Siehe Kian „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 14. Abt., S. 2/12, und Chia „Zollautonomie", 4. Abt., S. 3/10.

Sinne einer Wiederdurchführung der anfänglich vorgesehenen Wertzollbasis von 5 Prozent. Und es zeigte sich, daß wohl bei Preissenkungen die ausländischen Mächte schnell die Anpassung der gestiegenen Effektivzölle an das ursprünglich vereinbarte Wertzollniveau durchsetzten, daß aber die Anpassung gesunkener Effektivzölle sich immer lange verzögerte und schließlich erst erfolgte, wenn ein Interesse des Auslandes in gleicher Richtung entstanden war (so 1902, um die Zahlungsfähigkeit Chinas für die Boxer-Wiedergutmachungsschuld zu steigern) oder ein ganz besonderer Grund für ein Umwerben Chinas gegeben war (so 1917, um China zum Beitritt in den Krieg gegen die Mittelmächte zu veranlassen).

3. Die Tarifänderung von 1858.

Im Tientsin-Vertrag von 1858 hieß es in § 26, daß infolge der Preisverschiebungen der Zollsatz nicht mehr die vereinbarten 5 % betrage und daß die Preisfestsetzungen revidiert werden sollten. Anlaß zu dieser Neuregelung war, daß bei einigen Importwaren, an deren Einfuhr die Engländer besonders interessiert waren (z. B. Baumwollartikel), die Effektivzölle höher als 5 % geworden waren und nun wieder auf das im Nanking-Vertrag vereinbarte Maß reduziert werden sollten. Zum Teil war diese Effektivzollerhöhung auf eine tatsächliche Preissenkung zurückzuführen, zum Teil aber auch darauf, daß durch Verringerung der Warenqualität die Preise niedriger geworden waren. In der neuen Zollkonvention wurde ausdrücklich festgesetzt, daß eine weitere Revision nur nach 10 Jahren erfolgen sollte.

In dem Konventionstarif von 1858 gab es 14 Hauptabteilungen mit 177 Warengattungen.

4. Die Tarifänderung von 1901.

In der Folgezeit, seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts, führte das Sinken des Silberwertes zu einer starken Erhöhung der Warenpreise, so daß der Effektivzoll viel niedriger als 5 % des Warenwertes wurde. Trotzdem wurde bis 1901 keine Veränderung des Konventionstarifes vorgenom-

men. Erst nach dem Boxerprotokoll kam es zu einer Neufestsetzung der Warenpreise im Zolltarif, vor allem deswegen, weil es das Interesse der Reparationsgläubiger an einer zahlungsfähigen chinesischen Regierung gebot. Aber der vorgesehene Effektivzoll von 5 % wurde auch diesmal nicht erreicht, einmal, weil die Zolltarifspreise auf Grund des — schon damals überholten — Durchschnitts der Warenpreise von 1897/99 berechnet wurden, und dann, weil Rußland, Frankreich und Italien Einwendungen gegen diese neuen Preisfestsetzungen erhoben und die Konvention erst 1903 von Rußland und Italien, erst 1904 von Frankreich, Schweden, Norwegen und Dänemark unterzeichnet wurde. Mit Portugal, das an dem Boxerkonflikt nicht beteiligt war, mußte 1904 ein neuer Handelsvertrag abgeschlossen werden. Kurzum, die Durchführungszeit verspätete sich derartig, daß an Stelle des fünfprozentigen Effektivzolles nur ein solcher von 3,7 % verwirklicht wurde.

Die Zollkonvention unterschied bei 17 Hauptabteilungen 640 Positionen.

5. Die Tarifänderung von 1917.

Wiederum verzögerte sich die notwendige Revision weit über 1912, dem nächstmöglichen Änderungstermin, hinaus.

Zunächst wurden die chinesischen Revisionsvorschläge von den Vertragsmächten mit dem Hinweis auf die revolutionären Unruhen Chinas abgelehnt. Dann erklärten sich die meisten auswärtigen Staaten zu Verhandlungen bereit; aber Frankreich stellte die Bedingung, daß für die Schäden, die französische Staatsangehörige während der Revolution erlitten hatten, Ersatz geleistet würde; Italien, daß es eine Niederlassung in Hankau erhielte; Rußland, daß nur der Seezoll, nicht aber der Landzoll geändert würde; Japan, daß gewisse japanische Waren die gleichen Vergünstigungen erhielten wie die chinesischen. Da vor allem Japan und Rußland auf ihren Forderungen beharrten, war eine Änderung des Zolltarifs unmöglich.

Erst als sich 1917 China der Entente anschloß, wurde die dritte Tarifänderung vorgenommen. Die neuen Konventionspreise wurden auf Grundlage des Durchschnitts der Preise von 1912 bis 1916 festgesetzt, so daß auch diesmal 1918

nicht ein Effektivzoll von 5 %, sondern nur von 3,5 % verwirklicht wurde.

Dieser Konventionstarif kannte bei 15 Hauptabteilugen 598 Positionen.

6. Die Tarifänderung von 1922.

In der Zollkonvention von 1917 war vereinbart worden, daß eine nochmalige Revision zwei Jahre nach Beendigung des Weltkrieges stattfinden sollte. Auch dieses Versprechen wurde nicht strikt erfüllt.

Erst auf der Konferenz von Washington wurde die vierte Änderung des Zolltarifs geregelt. Es wurde vereinbart, daß China zunächst einen Effektivzoll von 5 % erhalten solle, der dann auf 7,5% und später, nach Abschaffung des Likin, auf 12,5 % erhöht werden solle. Die Preise des Zolltarifs von 1922, der 1923 zur Durchführung gelangte, wurden auf Grund des Durchschnitts der Warenpreise von Oktober 1921 bis März 1922 errechnet.

Diese Zollkonvention unterschied bei 15 Hauptabteilungen 582 Warengattungen.

§ 21. Die Nebenbestimmungen der Zollkonventionen.

1. Die Schiffsabgabe.

Die regulären Ausgaben für Unterhaltung und Verbesserung der Schiffahrtsanlagen und -wege werden durch die Schiffsabgabe (Tonnage Dues) aufgebracht, die die Schiffe bei der Ein- oder Ausfahrt aus den Häfen zahlen müssen.

Die Schiffsabgabe entstand in China während der Ming-Zeit. Als 1422 neue Zollämter eingerichtet wurden, mußten die anlaufenden Schiffe außer den Zöllen auch Schiffsabgaben entrichten, deren Höhe allerdings nicht bekannt ist. Wie gezeigt worden ist[10]), spielte die Schiffsabgabe für den Fremdhandel in der Tsing-Zeit vor Abschluß der Handelsverträge mit den Westmächten eine bedeutende Rolle, belastete sie doch den Handel schwerer als die eigentliche Zölle.

---

[10]) Siehe S. 38 u. S. 36, Anm. 2.

Genaueres über die Grundsätze ihrer Erhebung in der damaligen Zeit ist leider nicht überliefert. Man weiß nur, daß von der Mitte des 18. Jahrhunderts an

a) die Schiffe in drei Größenklassen eingeteilt wurden, die je Einheit mit einem verschiedenen Abgabesatz belegt wurden, und zwar betrug die Schiffsabgaben-Einheit für die

erste Größenklasse	7,777	Tael
zweite „	7,142	„
dritte „	5,000	„

b) die Schiffsgröße ermittelt wurde, indem man die Länge des Schiffes von Vorder- bis Hintermast und die Breite des Schiffes dort maß, wo der Mittelmast stand, diese Länge und Breite miteinander multiplizierte und durch 10 dividierte[11]).

Zu der so ermittelten eigentlichen Schiffsabgabe kamen aber noch Zusatzabgaben und -gebühren hinzu, die höher waren als die Schiffsabgabe selbst.

Die vertraglichen Vereinbarungen über die Schiffsabgabe zielten darauf hin, die Höhe der Schiffsabgabe auf ein erträgliches Maß zu reduzieren und die zu entrichtende Summe klar zu fixieren, um jede Möglichkeit der willkürlichen Festsetzung aus der Welt zu schaffen. Diese Vertragsregelung der Schiffsabgabe war ebenso wichtig wie die Regelung der Zollsätze.

a) Nanking-Vertrag von 1842:

Durch den Zolltarif, der auf Grund des Nanking-Vertrages festgesetzt wurde, erhielt auch die Schiffsabgabe ihre vertragliche Regelung und Bindung[12]). Es wurde bestimmt:

1. daß der für die Berechnung der Schiffsabgabe notwendige Maßstab geändert wird: nicht mehr das alte Maß von Länge und Breite des Schiffes in Dschang, sondern die Registertonne wird zugrunde gelegt;

2. daß die Schiffsabgabe je Registertonne 0,5 Tael beträgt;

---

[11]) Siehe Morse „International Relations", I., S. 77.

[12]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", I., S. 176 u. 193.

3. daß sämtliche alten Gebühren beseitigt sind.

Durch einen Ergränzungsvertrag 1843 wurde sodann die Änderung getroffen, daß Schiffe unter 150 Registertonnen nur 0,1 Tael als Schiffsabgabe zu zahlen haben[13]).

b) Tientsin-Vertrag von 1858:

Der Vertrag von Tientsin traf einige Änderungen an der Schiffsabgabe[14]). Er bestimmte in seinem Artikel 29:

1. daß die Schiffsabgabe beträgt: für Schiffe über 150 Registertonnen 0,5 Tael je Registertonne; für Schiffe unter 150 Registertonnen 0,1 Tael je Registertonne;

2. daß Schiffe, die einmal die Schiffsabgabe in einem Vertragshafen gezahlt haben und andere Vertragshäfen (oder Honkong) anlaufen, innerhalb von vier Monaten keine weitere Schiffsabgabe zu entrichten haben.

c) Die gegenwärtige Regelung:

Seit dieser Regelung durch den Tientsin-Vertrag von 1858 ist die Schiffsabgabe unverändert geblieben. Es ist inzwischen nur eine Umrechnung von Tael auf Silberdollar erfolgt, so daß nunmehr die Schiffe zu zahlen haben je Registertonne 0,65 bzw. 0,15 $[15]).

2. Die Zollbefreiungen.

I. Geschichtlicher Überblick über die Zollbefreiungen.

A. Zollbefreiungen im Import.

a) Gemäß Nanking-Vertrag von 1842 waren nur Reis, Weizen, sonstiges Getreide, Edelmetalle und Geldsorten befreit.

b) Gemäß Tientsin-Vertrag von 1858 wurde eine starke Erweiterung der Zollbefreiungen in der Absicht vorgenommen, daß Gebrauchsgegenstände, die dem persönlichen Konsum der Ausländer dienten, unbelastet importiert werden konnten. Da aber die Zollbefreiung allgemein ohne irgendwelche

[13]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", I., S. 205.
[14]) Siehe „Treaties between China and Foreign States", I., S. 221.
[15]) Über die Erträge der Schiffsabgabe siehe S. 114/15.

Beschränkungen auf den Konsum durch Ausländer ausgesprochen wurde, erlitt China starke Verluste an Zolleinnahmen.

c) In der Konventionsrevision von 1901 wurden die Zollbefreiungen von 1858 aufgehoben; wieder waren nur Reis, Getreide, Mehl, Edelmetalle, Geldsorten, Bücher und Zeitschriften zollfrei. Außerdem die von den ausländischen Gesandtschaften und Militärlegationen eingeführten Waren, die von den ausländischen Regierungen an die Konsulate geschickten Materialien, die an chinesische Behörden gesandte Waren, soweit sie im Besitze von Zollbefreiungsscheinen waren, die Baumaterialien für Eisenbahnen, soweit solches vertraglich vereinbart war, die Warenmuster, Prospekte, persönliches Gepäck, Kleidungsstücke und Gebrauchsgegenstände, sofern sie sich in Benutzung befinden, Postpakete, deren Wert nicht über 10 Tael ist und bei denen der Zoll nicht mehr als 5 Tael betragen würde[16]).

B. Zollbefreiungen im Export.

a) Gemäß Nanking-Vertrag von 1842 waren nur Edelmetalle, Geldsorten, Ziegelsteine und Baumaterialien zollfrei.

b) Gemäß Tientsin-Vertrag von 1858 waren dieselben Artikel, die beim Import Zollfreiheit genossen, auch beim Export zollfrei.

c) In der Konventionsrevision von 1901 wurden Gold- und Silbermünzen und ausländische Geldsorten, Bücher in chinesischer und ausländischer Sprache, Land- und Seekarten, Zeitschriften, Bücher für Erziehungszwecke, Warenmuster, Holzkohle, Brennholz, Goldsand aus Schantung und Kupfer aus Hainan zollfrei.

d) In der Konventionsrevision von 1918 wurde die Zollbefreiung von Holzkohle und Brennholz aufgehoben. Gleichzeitig aber wurden vom Exportzoll befreit: Wein, Getränke, Biskuit in Büchsen, Obst, billige Stickereien, Spitzen, Ausstellungsartikel und Postpakete, sofern ihr Wert unter 10 Tael lag und nicht mehr als 5 Tael Zoll dafür zu zahlen wären[17]).

---

[16]) Siehe Takayanagi „Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 79/81, und Chia „Zollautonomie", 4. Abt., S. 417/19.

[17]) Siehe Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 81/83, und Chia, „Zollautonomie", 4. Abt., S. 419/20.

II. Die gegenwärtigen Zollbefreiungen.

Auf der Zollkonferenz von 1925 wurden auch Vereinbarungen über die Zollbefreiungen getroffen, die sich nunmehr auf die im modernen Handelsverkehr üblichen beschränken.

China gewährt gegenwärtig Zollbefreiung im Import für:

1. das Eigentum der China besuchenden ausländischen Staatsoberhäupter und ihrer Begleiter;

2. das Eigentum der in China akkreditierten ausländischen Gesandten und das von ihnen für amtliche Zwecke benötigte Material;

3. die von der chinesischen Regierung importierten militärischen Materialien, wie Gewehre, Geschütze, Schießpulver, Explosivstoffe usw.;

4. die zum Zwecke der Unterstützung eingekauften und zum Zwecke des Geschenkes gesandten Waren;

5. Warenmuster;

6. wiedereingeführte einheimische Waren, sofern sie längstens vor drei Jahren exportiert worden waren und keine Veränderung der Form oder des Inhalts erlitten haben;

7. von chinesischen Häfen aus exportierte Waren, sofern sie infolge Schiffsunglücks wiederimportiert werden.

Außerdem wird für folgende Waren der Importzoll zurückerstattet, sofern sie spätestens nach einem Jahr wieder exportiert werden:

1. Waren, die der Vermehrung der Arbeit dienen und deren Einfuhr von der Regierung genehmigt worden ist;

2. Waren, die Reparaturzwecken dienen;

3. Waren, die der wissenschaftlichen Forschung dienen;

4. Waren, die versuchsweise eingeführt werden[18]).

3. Die Ein- und Ausfuhrverbote.

I. Geschichtlicher Überblick über die Ein- und Ausfuhrverbote.

Der Handelsvertrag von 1843 kannte als Importverbot nur Salpeter, obgleich die Opiumeinfuhr auch verboten war, aber

[18]) Siehe Chia „Zollautonomie", 4. Abt., S. 421/22.

das wurde in diesem Vertrag, der den Opiumkrieg abschloß, nicht erwähnt. Erst 1858 wurde dieser Handel dadurch legalisiert, daß ein Opiumzoll festgesetzt wurde. Dagegen wurden nunmehr Importe von militärisclen Materialien und von Salz verboten.

Der Handelsvertrag von 1858 setzte Exportverbote für Munition, Pulver, Salz, Getreide und Kupfergeld fest und außerdem für Sojabohnen und Bohnenkuchen (Düngemittel). Das Verbot des Exportes von Bohnen und Bohnenkuchen wurde aber 1863 wieder aufgehoben. 1881 wurde widerruflich mit Ausnahme von Reis die Ausfuhr von Getreide erlaubt, und zwar nach Rußland, und von 1911 ab auch nach Japan.

II. Die gegenwärtigen Einfuhrverbote.

Gegenwärtig ist die Einfuhr verboten aus

1. finanzpolitischen Gründen: für Salz;

2. gesundheitspolizeilichen Gründen: für Opium, Opiumpräparate, Morphium, Kokain und Arzneien, die diese Gifte enthalten; Gifte für Arzneizwecke dürfen nur von zugelassenen Ärzten, Apothekern und Chemikern in bestimmten Mengen unter Kontrolle des Seezollamtes importiert werden[19]);

3. moralischen Gründen: für Bücher, Bilder und Plastiken, die gegen die guten Sitten verstoßen;

4. Gründen der öffentlichen Sicherheit: für Munition und Waffen, die nur die Regierung einführen darf. Ferner für Salpeter, Salpetersäure, Schwefelsäure, Kaliumchlorat, Phosphor, Bleiweiß, Salzsäure, sowie Schießpulver, die nur mit Genehmigung der Regierung eingeführt werden dürfen.

4. Der Zusatzzoll für Flußregulierung und Hafenbau.

1897 wurde auf Vorschlag des englischen und französischen Konsuls und der ausländischen Kaufleute mit Zustimmung des Gouverneurs von Tschili die Peiho Conservancy Commission gegründet. Es waren für die Flußregulierungsarbeiten Kosten in Höhe von 250 000 Tael vorgesehen, von

[19]) Siehe Chia „Zollautonomie", 4. Abt., S. 422/29.

denen 100 000 durch den Gouverneur von Tschili und 150 000 Tael durch eine Anleihe der englischen und französischen Niederlassung in Tientsin aufgebracht wurden. Um diese Anleihe zu tilgen, wurde 1899 auf Verlangen der Ausländer eine Zusatzabgabe auf den in Tientsin erhobenen Seezoll eingeführt. Da sich aber die Kosten später als wesentlich höher erwiesen, mußte dieser Zusatzzoll allmählich von 1 auf 4 % des Seezollsatzes erhöht werden.

Seit 1905 hat China, nachdem ihm das Boxerprotokoll auch diese Aufgabe aufgebürdet hatte, die Hafenbau- und Flußregulierungsarbeiten am Peiho und Whangpo allein zu finanzieren[20]). Das hat China ordnungsgemäß durchgeführt, bis es durch die Revolution von 1911 in finanzielle Schwierigkeiten geriet, die die ausländischen diplomatischen Vertreter eingreifen und die Erhebung einer „Conservancy Tax" auf Import und Export einführen ließen.

1913 wurde die Tchifu Harbour Improvement Commission errichtet. Ab Juli 1913 erhebt das Seezollamt in Tschifu ebenfalls eine Zusatzabgabe.

Bezüglich der Regulierung des Liauho wurde 1914 ein Abkommen zwischen China und den Vertragsmächten geschlossen, wonach die Kosten für den Oberlauf des Flusses die Regulärzollämter von Niutschwang, die des Unterlaufs das Seezollamt von Niutschwang übernehmen sollten.

Die Verwaltung all dieser Hafenbau- und Flußregulierungskommissionen geschieht folgendermaßen:

1. Die Verwaltung untersteht nicht der chinesischen Regierung, sondern ist internationalisiert. Unter Leitung des Seezollinspektors arbeiten in diesen Kommissionen zusammen der Seezollaufsichtskommissar und Vertreter der Ausländer;

2. die maßgebenden Angestellten sind Ausländer;

3. die Kosten werden zum Teil durch Aufnahme von Auslandsschulden gedeckt, die durch Erhebung einer Zusatzabgabe vom Export- und Importzoll getilgt werden.

[20]) So betragen die Kosten für die Regulierung des Peiho jährlich 60 000 Tael.

Der Zusatzzoll ist verschieden hoch; er soll aber grundsätzlich nicht über 10 % des Seezollsatzes steigen. Z. B. beträgt er in Schanghai im allgemeinen 3 % des Zollsatzes (für zollfreie Waren 1,5 % vom Wert); in Tschifu zwischen 6,5 und 7,5 % des Seezollsatzes. In Tschifu, Tientsin und Niutschwang gibt es außerdem noch eine Zusatzabgabe auf die Schiffsabgabe, die 2 % der Schiffsabgabe beträgt[21]).

Die Ausgaben für Hafenbau- und Flußregulierungsarbeiten gelten als Sonderausgaben der Seezollämter und Regulärzollämter, die nicht in den allgemeinen Verwaltungsausgaben enthalten sind, wie auch die Einnahmen aus den Zusatzzöllen und Zusatzschiffsabgaben nicht in den allgemeinen Einnahme-Ausweisen erscheinen.

Es ist lehrreich, daß sich in diesen Fällen das Interesse des Auslandes an Zollerhöhungen — nämlich soweit dadurch der chinesische Verkehr und damit der Außenhandel eine Förderung erfährt — durchgesetzt hat, wenn auch in lokal begrenztem Umfang.

§ 22. Die wirtschaftliche Bedeutung des Seezolls.

1. Die Eröffnung eines Marktes für den Fremdhandel.

Das handelspolitische Ziel, das die Fremdmächte mit den Vertragsbestimmungen im allgemeinen und dem Seezolltarif im besonderen verfolgten, war: dem Expansionsdrang ihrer hochindustrialisierten Volkswirtschaften neue Möglichkeiten zu bieten, ihrem Außenhandel einen zukunftsreichen Markt in größerem Maße, als es bis dahin der Fall war, zu öffnen.

Zunächst war für sie die Belebung sowohl des Imports als auch des Exports wichtig. Auf der einen Seite wollten sie die chinesischen Monopolgüter Tee und Seide billig erwerben, auf der anderen Seite suchten sie für ihre industriellen Fertigwaren einen Absatzmarkt. Daher bestanden sie auf niedrige Export- wie auf niedrige Importzölle.

---

[21]) Siehe „Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 106/110, und Chia, „Zollautonomie", 4. Abt., S. 397/402.

Später, als China sein Monopol in Tee und Seide verloren hatte, rückte die Erschließung eines Absatzmarktes für westländische Industrieprodukte ganz in den Vordergrund des Interesses der Fremdmächte.

Man kann sagen, daß sie dieses Ziel durch die Seezölle durchaus erreicht haben.

2. Die Zerstörung von alten und die Entstehung von neuen Wirtschaftskräften.

Der chinesische Konventionstarif wurde zu einer Zeit geschaffen, als bei den Fremdmächten die Gedanken des Freihandels in voller Blüte standen — Ideen, die, wie Friedrich List nachgewiesen hat, wohl für hochentwickelte Industrieländer richtig und nützlich waren, nicht aber für Länder, die noch keine oder nur eine aufkeimende Industrie hatten.

Die ökonomische Entwicklung, die mit der Geltung des Konventionszolltarifs begann und durch sie gefördert wurde, hat China die immer stärkere Einbeziehung in die neuzeitlich-kapitalistische Weltwirtschaft gebracht. Das aber bedeutete sowohl Zerstörung von alten Wirtschaftskräften als auch das Entstehen von neuen.

Das einheimische Gewerbe, das bisher ausschließlich die Versorgung des chinesischen Volkes mit gewerblichen Produkten versehen hatte, litt schwer unter der Konkurrenz der westlichen Industrieprodukte, die nun, nachdem die Zollschranken abgebaut worden waren, in steigendem Maße hereinströmten. Besonders die einheimischen Textilhandwerker vermochten sich nicht mehr zu halten, sondern gingen zugrunde und degradierten zum werkstattlosen Proletarier. Allerdings vollzog sich dieser Prozeß nur allmählich im Laufe der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und merkbar nur in jenen Gebieten des Riesenreichs, in die der ausländische Handel von den Vertragshäfen aus in nennenswertem Umfange einzudringen vermochte, während die entlegenen Landesteile unter dem hohen Frachtschutz kaum berührt wurden und in sich ein autarkes Wirtschaftsleben führten, wie es aus Urväterzeiten überliefert ist.

Die neuen wirtschaftlichen Kräfte, die in China durch die Berührung mit der westländischen Wirtschaftswelt entstanden,

waren industrielle. Die Organisationsformen der chinesischen Wirtschaft waren dem handwerklichen Getriebe angepaßt und mußten umgebildet werden für die Übernahme industrieller Aufgaben. Zunächst bauten Ausländer mit ausländischem Kapital Industriewerke in China auf. Nur langsam vermochte diesem Vorgehen chinesisches Kapital zu folgen. Aber die junge Industrie, die so in China entstanden ist, verlangte dringend nach einem Schutz, den ihr die Konventionstarife nicht geben konnten.

3. Die Kapitaleinfuhr nach China.

China hat — und das kennzeichnet seine Außenhandelssituation in der Konventionszeit am besten — mit Ausnahme von sechs Jahren (1864 und 1872—76) während der ganzen Periode von 1864 bis 1931 jährlich einen Importüberschuß gehabt, der für alle 68 Jahre insgesamt 6,170 Millionen Hk Tael beträgt. Von diesem Gesamtimportüberschuß entfällt allein auf die Jahre seit 1920 eine Summe von 3,153 Millionen Hk Tael oder 2,163 Millionen Gold-$ [22]).

Die Passivität der chinesischen Handelsbilanz wuchs, je mehr sich der Verbrauch von ausländischen Industrieprodukten bei der chinesischen Bevölkerung einführte, und je mehr China seine Monopolstellung in Tee und Seide verlor, der Export in diesen Produkten auch absolut zurückging, ohne in der Ausfuhr anderer Waren einen genügenden Ersatz zu finden.

Diese dauernde Passivität der Handelsbilanz vermochte nur — da China keine Edelmetalle zur Verfügung standen und Dienstleistungen usw. belanglos waren — durch entsprechende Kapitaleinfuhr ausgeglichen zu werden. Zu einem Teil wurden Kapitalien eingeführt von den chinesischen Auswanderern, die ihre in China verbliebenen Familien finanziell unterstützten oder wohlhabend geworden heimkehrten. Zum größeren Teil aber war es fremdländische Kapitaleinfuhr, die in Gestalt von Staatsanleihen, privaten Krediten und Kapitalanlagen (Eisenbahnen, Grubenbauten, Fabrikanlagen) nach China einströmte. Damit aber geriet China in Kreditabhängigkeit vom Auslande, und das Interesse der Ausländer war nunmehr nicht nur ein aus-

[22]) Siehe Yang, C., „Statistics of China Foreign Trade", 1864—1929, S. XVII.

schließlich handelspolitisches, sondern auch noch ein kreditpolitisches, das auf Sicherstellung des Zinsendienstes und der Kapitalrückzahlung sah.

Die starke Kapitaleinfuhr der Ausländer nach China erklärt sich daraus, daß sie das chinesische Reich als Fertigwareneinfuhr- und Rohstoffausfuhrland betrachteten und somit ein Interesse an der Belebung und Hebung der chinesischen Wirtschaft hatten. Vor allem konnten sie ja nur auf diese Weise hoffen, den chinesischen Markt genügend aufnahmefähig für ihre industriellen Produkte zu machen. Das Ausland verhielt sich China gegenüber, wie es sich in anderen Fällen seinen Kolonien gegenüber verhielt.

III. Abschnitt.

Die Seezollverwaltung.

§ 23. Der Aufgabenkreis der Seezollverwaltung.

1. Der ursprüngliche Bereich der Seezollverwaltung.

Die Seezollverwaltung, die auch gegenwärtig — nach Beendigung der Konventionszeit — noch weiter fortbesteht, und bis zur Abtragung der öffentlichen Auslandsschulden Chinas weiter fortbestehen wird, wurde 1858 ins Leben gerufen. Sie ist eine chinesische Behörde, die aus der allgemeinen Zollverwaltung losgelöst und mit einer gewissen Autonomie bedacht worden ist. Ihr sind bestimmte Aufgaben zur Erledigung übergeben worden, Aufgaben, die zum Teil über das Gebiet des eigentlichen Zollwesens hinausreichen.

Die Aufgaben des chinesischen Seezollamtes sind zuerst im § 10 des Handelsvertrages mit England aus dem Jahre 1858 festgelegt worden. Danach gehörten zum Bereich der Seezollverwaltung:

1. die Verwaltung des Seezolleinkommens.

Dabei war der Begriff „Seezolleinkommen" sehr weit gedehnt. Denn es gehörten außer dem eigentlichen Seezoll hinzu der Küstenzoll, die Transit-Abgabe und später die Einnahmen aus den Regulärzöllen;

2. die Bekämpfung des Schmuggels;

ferner die Verwaltung einer Reihe von Schiffahrtsangelegenheiten;

3. die Verwaltung der Häfen;
4. die Verwaltung der Leuchttürme und Seezeichen;
5. die Verwaltung der Schiffsabgaben.

2. Die Erweiterung des Aufgabenkreises.

In der Folgezeit fielen der Seezollverwaltung aber noch weitere Aufgaben zu.

Sie stellten zum Teil eine weitere Ausdehnung des Zuständigkeitsbereichs dar:

a) innerhalb der Zollverwaltung: die Entscheidung über Streitigkeiten und Zollvergehen,

b) auf dem Seezollwesen naheliegende Verwaltungstätigkeiten: die Verwaltung der Regulärzölle, die innerhalb 50 Li von den Vertragshäfen liegen, sowie die Verwaltung des Außen- und Binnenzolls der in Hongkong, Macao und an der Küste handeltreibenden Dschunken.

Zum andern Teil ergriffen sie allmählich das ganze Gebiet der Schiffahrtsverwaltung:

die Kontrolle der Lotsen,
die sanitäre Kontrolle der Schiffe,
die Kontrolle der Auswandererschiffe,
den Wetterdienst.

Dazu kam noch in bestimmten Gegenden

a) die Flußregulierung und

b) eine subsidiäre Betreuung der Angehörigen und Schiffe jener Staaten, welche mit China keinen Handelsvertrag abgeschlossen hatten.

Die Seezollverwaltung hat diese zusätzlichen Aufgaben entweder durch Verträge mit den fremden Mächten übertragen er-

halten oder aber sich — weil sie in der Konsequenz der ursprünglichen Aufgaben lagen — einfach angeeignet, nicht zuletzt auf Veranlassung ihrer immer stärkeren Einfluß gewinnenden ausländischen Beamten [1]).

§ 24. Der Aufbau der Seezollverwaltung.

1. Die Stellung der Seezollverwaltung in der chinesischen Reichsverwaltung.

Das chinesische Zollwesen ist von jeher eine Reichsangelegenheit gewesen, wenn es sich auch nicht vollständig unter direkter Reichsverwaltung befand, sondern zum Teil den Provinzen als „Auftragsverwaltung" übergeben war. Es gehörte, soweit es sich um den nach der Errichtung der Seezollverwaltung 1858 unter unmittelbarer chinesischer Regie verbleibenden Sektor handelt und wenn man von den dem Wirtschaftsministerium unterstellten Gung-Guan absieht, seit 1864 zum Ressort des Innenministeriums und seit der Jahrhundertwende (1900) des Staatshaushaltsministeriums.

Die unter ausländischer Mitwirkung arbeitende Seezollverwaltung, die eine Reichsbehörde ist, wurde dagegen dem Auswärtigen Amt unterstellt [2]).

1906 machte die chinesische Regierung den Versuch,

1. auf die unter der maßgeblichen und sehr selbständig gewordenen Leitung von ausländischen Beamten stehende Seezollverwaltung wieder stärkeren Einfluß zu gewinnen und

2. das Nebeneinander der dem Auswärtigen Amt unterstellten Seezollverwaltung und der dem Finanzministerium unterstellten direkten chinesischen Seezollverwaltung so weit wie möglich zu beseitigen.

Sie übergab die Betreuung des gesamten Zollwesens einschließlich der Seezollverwaltung dem Finanzministerium und

---

[1]) Siehe Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 3. Abt., S. 7/10, und Chia, „Zollautonomie", 3. Abt., S. 1/3.

[2]) Das Chinesische Auswärtige Amt hatte im Laufe der Zeit folgende amtliche Bezeichnungen: 1858—1861: Amt für Grenz- oder Lehensstaaten; 1861 bis 1903 Tsungli Yamen (Auswärtiges Amt); seit 1903: Außenministerium.

dem Auswärtigen Amt gemeinsam und richtete den Zoll-Rat (Revenue Council) als Zentralverwaltung für das Zollwesen ein [3]). Diese Regelung blieb in Kraft von 1907 bis 1927.

Theoretisch hatte der Zoll-Rat das Recht, dem Generalzollinspektor der Seezollverwaltung Befehle zu erteilen. Praktisch aber stand es im Belieben des Generalzollinspektors, ob er diese Befehle beachten wollte oder nicht. Da außerdem die lokalen ausländischen Seezollinspektoren völlig seinem Willen gehorchten und da alle außenpolitischen Tendenzen in derselben Richtung wirkten, lag das gesamte Seezollwesen tatsächlich in der Hand des Generalzollinspektors. Der Zoll-Rat wurde daher aus einer vorgesetzten Behörde, als welche er ins Leben gerufen worden war, zu einer bloßen Registratur [4]).

Seit der Gründung der Nationalregierung im Jahre 1927 ist das chinesische Zollwesen ganz und gar dem Finanzministerium unterstellt. Der Zoll-Rat ist aufgelöst worden. Eine besondere Abteilung im Finanzministerium versieht die Amtsgeschäfte.

2. Die innere Organisation der Seezollverwaltung.

Die innere Organisation der Seezollverwaltung stellt sich folgendermaßen dar:

1. Die chinesische Zentralregierung ernennt einen obersten Beamten zur Überwachung des Außenhandels.

---

[3]) Die chinesische Regierung benutzte die Gelegenheit eines englischen Urlaubs von Sir Robert Hart, um den Zoll-Rat zu gründen. Insbesondere die Engländer fürchteten, daß die Errichtung des Zoll-Rates die Absicht verfolgte, sowohl den Einuß der Engländer auf die Seezollverwaltung zu schwächen als auch die ausländische Mitwirkung überhaupt zu beseitigen. Es bedurfte ausdrücklicher Erklärungen der chinesischen Regierung, nichts an dem bisherigen System der Seezollverwaltung und seiner Praxis zu ändern, um die erregten Proteste Englands zu besänftigen. Damit aber erwies sich die Errichtung des Zoll-Rates — vom chinesischen Standpunkt aus gesehen — als ein Fehlschlag. Der europäische Standpunkt setzte sich wieder einmal durch, nämlich: daß die Organisation der Seezollverwaltung so gut durchgebildet sei und so gut funktioniere, daß ein „Hineinregieren" chinesischer Stellen nur zu widrigen Reibungen führe und Schaden anrichte. (Siehe Chu, „The Tariff Problem in China", S. 153.)

[4]) Siehe Kian „Literaturquelle des chines. Zollwesens", 3. Abt., S. 16/17; Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 3. Abt., S. 10/11; Bericht des Finanzministeriums aus dem Jahre 1928 (Manuskript)

2. Dieser Beamte ernennt nach eigener Wahl und unabhängig von ausländischem Einfluß einen Engländer zum Generalzollinspektor.

3. Diesem Generalzollinspektor untersteht praktisch die gesamte Seezollverwaltung. Er ernennt aus ausländischen Fachleuten die Seezollinspektoren für die einzelnen Vertragshäfen.

4. Den Seezollinspektoraten sind zur Seite gestellt chinesische Aufsichtsämter, die die Tätigkeit der Seezollinspektoren zu kontrollieren haben.

3. Der Generalzollinspektor.

Der einflußreichste Beamte in der chinesischen Seezollverwaltung ist — wie gesagt — der „Inspector General of Customs", der Generalzollinspektor, der Ausländer und zugleich Treuhänder der ausländischen Gläubiger ist. Ihm untersteht die gesamte Verwaltung der Seezölle einschließlich des Rechts der Ernennung und Absetzung der Beamten.

Beim Abschluß des Handelsvertrages von 1858 hatte niemand daran gedacht, daß die Ausländer in der Seezollverwaltung und damit der Generalinspektor eine Machtstellung erlangen würde, wie er sie tatsächlich erlangte. War doch in Rule 10 des Zusatzvertrages von Tientsin 1858 nur von ausländischer Hilfe die Rede [5]). Aber schon die Entwicklung der folgenden Jahre und noch mehr die außenpolitische Entwicklung ließ den Generalzollinspektor tatsächlich fast völlig unabhängig werden von der

[5]) In der Anstellungsurkunde für Robert Hart und Fitz Roy war dem Generalzollinspektor 1861 die Aufgabe übertragen worden: 1. den Seezoll in den Vertragshäfen gemeinsam mit den Seezollaufsichtsbeamten zu verwalten; 2. die ausländischen Angestellten einzustellen, da sich die chinesische Regierung über deren Fähigkeiten und Charakter kein Urteil zu bilden vermochte (siehe H. B. Morse, „Trade and Administration", S. 390/92). Mit der Übertragung dieser Aufgaben wollte aber China nicht grundsätzlich auf diese beiden Rechte verzichten. Die Verordnung von 1864 sah vor, daß der Generalzollinspektor über seine personalpolitischen Maßnahmen dem Auswärtigen Amt Bericht zu erstatten habe und zu einem Wechsel von Seezollinspektoren der Genehmigung bedürfe. Den Seezollaufsichtsbeamten stand die Kontrolle über die ausländischen Beamten zu, die gegebenenfalls dem Handelskommissar und dem Auswärtigen Amt Bericht erstatteten, damit der Generalzollinspektor veranlaßt würde, ein Verfahren anhängig zu machen.

chinesischen Zentralregierung, wenn auch gerade Robert Hart seinerseits aufs peinlichste bestrebt war, seine Loyalität gegenüber der Regierung zu beweisen und Konflikte zu vermeiden.

Die Kompetenzen des Generalzollinspektors, die er mit großer Selbständigkeit wahrnahm, umfaßten — das Jahr 1929 als Stichjahr genommen — schließlich:

1. Seezollverwaltung nebst entsprechendem Verordnungsrecht;

2. Ernennung, Entlassung und Weisungsrecht aller Seezollinspektoren und ihrer Angestellten;

3. Verwaltung der gesamten Seezolleinnahmen;

4. Verwaltung der öffentlichen Auslandsschulden Chinas, soweit für sie der Seezoll als Pfand diente [6]).

4. Die Seezollinspektoren.

Nach dem ursprünglichen chinesischen Verwaltungsrecht war der Seezollinspektor ein chinesischer Beamter, der im chinesischen Interesse unter Kontrolle des Aufsichtsamtes seinen Dienst verrichtete. Mit der Einführung des ausländischen Mitverwaltungssystems am Seezoll jedoch wurde der Seezollinspektor ein Fremder, der sich allmählich völlig der Kontrolle des Aufsichtsamtes zu entziehen vermochte.

---

[6]) Dem Generalzollinspektor, der sich selbstverständlich die Entscheidung über alle wichtigen Angelegenheiten finanzieller und politischer Art selbst vorbehält, steht zur Erledigung seiner Arbeiten ein Beamtenapparat zur Verfügung, der sich in 6 Abteilungen gliedert:

1. Chief Secretary, unter Leitung des Vize-Generalzollinspektors;

2. Chinese Secretary, das für die in chinesischer Sprache erscheinenden Erlasse und für den Verkehr mit der chinesischen Regierung zuständig ist:

3. Statistical Secretary, das seit 1873 besteht, statistische Aufgaben zu erfüllen und die Handelsberichte der verschiedenen Vertragshäfen nachzuprüfen hat;

4. Audit Secretary, das 1874 eingerichtet wurde, die Kassengeschäfte zu erledigen und die lokalen Seezollämter zu kontrollieren hat;

5. Non-Resident-Secretary, das für die behördlichen Materialeinkäufe, für die Aufnahmeprüfung der Angestellten und für die Gehaltsfragen der beurlaubten Beamten zuständig ist;

6. Staff Secretary, dem die Beamtenpersonalpolitik anvertraut ist.

Siehe Chia „Zollautonomie und Nationalhoheit", 3. Abt., S. 33/37, und Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 3. Abt., S. 16/17.

In jedem Vertragshafen besteht ein Seezollinspektorat mit durchorganisiertem Verwaltungskörper, der je nach den Bedürfnissen klein oder groß ist [7]).

Die Aufgaben des Seezollinspektors sind:

1. Er ist für die gesamte Verwaltung seines Bereiches verantwortlich. Er hat auf der einen Seite mit allen Kräften danach zu streben, das Einkommen der Staatskasse so weit wie möglich zu steigern, und er muß auf der anderen Seite Rücksicht nehmen auf die Wirtschaftssituation und die Bedürfnisse der Kaufleute.

2. Er hat seine Angestellten anzuhalten, ihren Dienst treu und ehrlich zu versehen, insbesondere die in- und ausländischen Kaufleute gleichberechtigt zu behandeln. Im Falle einer Pflichtverletzung muß er sie mündlich oder schriftlich, privat oder öffentlich verwarnen und gegebenenfalls die disziplinären Anordnungen des Generalzollinspektors vollstrecken. Auch hat er für die berufliche Fortbildung der Zollangestellten in jeder Hinsicht Sorge zu tragen.

3. Er übt „quasi Konsul-Funktionen" für diejenigen Fremden aus, deren Staaten keinen Vertrag mit China geschlossen haben, und dann, wenn in seinem Bezirk kein Konsul der Vertragsmächte anwesend ist. Er genießt dabei aber keine Exterritorialitätsrechte.

4. Er ist in bestimmten Gegenden verantwortlich für die Flußregulierung, so beim Whampu (Schanghai), Peiho (Tientsin) und Liacho (Niutschwang).

5. Er kann den chinesischen Lokalbehörden in Fragen, die den Handel oder den Verkehr mit Ausländern betreffen, mit Rat und Tat zur Seite stehen [8]).

---

[7]) Im allgemeinen gliedert sich ein Seezollinspektorat in sechs Abteilungen: 1. Allgemeine Angelegenheiten; 2. Sekretariat; 3. Statistik; 4. Buchhaltung und Kasse; 5. Aufsicht; 6. Kontrolle. Die ersten vier Abteilungen unterstehen dem ausländischen Chef vom Innendienst, während die letzten beiden Abteilungen von Außendienst-Beamten geleitet werden. Normalerweise ist auch für die Regulärzollämter innerhalb 50 Li der Vertragshäfen eine besondere Abteilung eingerichtet, doch kommt es auch vor, daß ein spezielles Amt unter Leitung eines Vize-Inspektors eingerichtet wird.

[8]) Siehe Chia, „Zollautonomie", 3. Abt., S. 43/49, und Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 3. Abt., S. 17/19.

5. Die Aufsichtsämter.

Die Aufgabe der Aufsichtsämter[9]) ist, die Tätigkeit der Seezollinspektoren zu überwachen und ihnen gegenüber die Staatsautorität Chinas zu vertreten.

Die Aufsichtsämter wurden in der Republik selbständig organisiert und galten, da sie als Vorposten im Kampf um die chinesische Zollautonomie angesehen wurden, als wichtige Posten innerhalb der Staatsverwaltung. Es existieren gegenwärtig insgesamt 30 Aufsichtsämter[10]).

Der innere Aufbau eines Aufsichtsamtes, das unter der Führung eines Amtsleiters steht, kennt in der Regel die drei Abteilungen für allgemeine, Kontroll- und Schiffahrtsangelegenheiten.

---

[9]) Die Einrichtung der Aufsichtsämter wurde zuerst 1884 in Fukien und Kanton eingeführt, wo je ein Chinese und ein Mandschu den Dienst versahen. 1685 wurde die Institution auf Kiangsu und Tschekiang übertragen. Später wurde jedem Seezollamt ein Aufsichtsamt beigegeben, dessen Leitung entweder selbständig war oder dem lokalen Kontrollamt unterstand. Siehe Chia „Zollautonomie und Nationalhoheit", 3. Abt., S. 37/38.

[10]) Zu Beginn der Republik setzten die Provinzialregierungen die Aufsichtsbeamten ein und verwendeten die Zolleinnahmen für ihre eigenen Zwecke. Das hatte den Erlaß einer Verordnung zur Folge, in der die Zentralregierung bestimmte: 1. Die Aufsichtsbeamten aller Häfen stehen direkt unter der Verwaltung der Zentralregierung. 2. Jedes Seezollamt hat monatlich dem Zoll-Rat durch das Aufsichtsamt das Seezolleinkommen mitzuteilen. 3. Die Zollerhebung bei den Regulärzollämtern, die außerhalb 50 Li der Vertragshäfen liegen, ist Sache der Aufsichtsämter, die die Einnahmen gesondert an das Finanzministerium abzuliefern haben und die ohne Anweisung des Ministeriums keine Gelder auszahlen dürfen. 4. Die Verwaltungskosten jedes Aufsichtsamtes werden nach Beratung mit dem Finanzministerium festgestzt und durch Verordnung in Wirksamkeit gesetzt.

Durch eine andere Verordnung versuchte damals die Zentralregierung, die Kompetenzen zwischen Aufsichtsämtern und Seezollinspektoren abzugrenzen: 1. Das Seezolleinkommen wird durch den Seezollinspektor für den Zinsen- und Tilgungsdienst der ausländischen Anleihen erhoben. 2. Der Seezollinspektor hat das Recht der Einstellung von Unterbeamten wie Schreibkräften usw. 3. Auch die Verwaltung der innerhalb 50 Li von den Vertragshäfen liegenden Regulärzollämter gehört zum Bereich des Seezollinspektors. 4. Die Seezollinspektoren dürfen Angestellte nur einstellen und entlassen und überhaupt Entscheidungen treffen in Übereinstimmung mit dem Aufsichtsamt. 5. Das Aufsichtsamt hat die amtlichen Formulare für das Seezollamt und die Regulärzollämter auszugeben. 6. Der Seezollinspektor hat die Einnahmen des Seezollamtes und der Regulärzollämter dem Aufsichtsamt zur Nachprüfung vorzulegen. Siehe: Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 3. Abt., S. 40/45.

Juristisch betrachtet, war der Zollaufsichtskommissar der Hauptverantwortliche der Lokalbehörde. Aber diese Rechte verkümmerten, weil sich die Macht der ausländischen Seezollinspektoren immer mehr verstärkte, und schließlich beschränkte sich ihr Dienst — wenn man von ihrer Tätigkeit bei den Regulärzollämtern außerhalb 50 Li absieht — auf den Empfang und die Ablieferung der Zolleinnahmen. Mit Ausnahme der Jahre von 1911 bis 1914, in denen der Generalzollinspektor auch diese Tätigkeit für sich in Anspruch nahm, erhielt der Aufsichtskommissar die Zolleinnahme vom Seezollinspektor und gab dem Provinzgouverneur davon Nachricht, der seinerseits wiederum der Zentralregierung Mitteilung machte und auf ihre Anweisungen wartete, wie das Geld zu verwenden war.

6. Die Ausländer in der Seezollverwaltung.

Nachdem die Heranziehung von Ausländern in die Seezollverwaltung durch den Tientsin-Vertrag von 1858 festgelegt worden war, wurden 1864 von der chinesischen Regierung Anstellungsbestimmungen erlassen, die dem Generalzollinspektor das Recht gaben, Ausländer zu ernennen. 1877 wurde diese Befugnis auf Vorschlag von Robert Hart dahingehend erweitert, daß nur der Generalzollinspektor unmittelbare Befehlsgewalt über die in der Seezollverwaltung beschäftigten Ausländer hat und die chinesischen Behörden nur über ihn Anweisungen erteilen können.

In der Seezollverwaltung ist ein hoher Prozentsatz von ausländischen Angestellten tätig. Es waren bei der Seezollverwaltung beschäftigt:

Jahr	insgesamt	Ausländer	Chinesen
1916	7646	1321	6325
1924	8369	1445	6924

Mithin beträgt der Anteil der Ausländer 17,3 (1916) bzw. 17,2% (1924) [11]).

Aber dieser Prozentsatz besagt nur wenig über die tatsächliche Bedeutung, die die Tätigkeit der Ausländer in der Seezollverwal-

[11]) Siehe Yang, „Entwicklung des chinesischen Zollsystems", 2. Abt., Abschnitt 5, und Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 3. Abt., S. 26/27.

tung hat. Zunächst einmal ist darauf hinzuweisen, daß in der Zahl der Chinesen etwa 4700 Arbeiter und Matrosen enthalten sind. Und dann zeigt die Besetzung der Posten, daß fast alle leitenden und gehobenen Stellungen sich in den Händen von Ausländern befinden. Im Jahre 1924 waren von 262 leitenden Positionen in der Seezollverwaltung nur eine mit einem Chinesen besetzt, die erst im Jahre 1916 auf chinesisches Drängen hin bewilligt wurde [12]).

Von den 1445 ausländischen Beamten im Jahre 1924 waren 766 Engländer, die somit das größte Kontingent aller Seezollangestellten haben. Deutsche, die mit der chinesischen Kriegserklärung von 1917 ausgeschieden sind, traten nach 1924 wieder ein.

7. Die Rechtsstellung der ausländischen Seezollbeamten.

Die in der chinesischen Seezollverwaltung tätigen Ausländer stehen unter chinesischem Verwaltungsrecht, da sie von China wie alle Inländer in die chinesische Verwaltung eingestellt werden.

Allerdings nehmen diese Ausländer bei Rechtsstreitigkeiten privater Natur das Exterritorialitätsrecht für sich in Anspruch. Dagegen verzichten sie auf die Anrufung der Konsulargerichte, falls sie gegeneinander wegen einer amtlichen Angelegenheit klagen oder wenn die chinesische Regierung sie wegen einer Amtshandlung zur Verantwortung zieht.

Aber obwohl die in der Seezollverwaltung tätigen Ausländer dem chinesischen Verwaltungsrecht unterstehen, bleiben sie doch auch wieder unter ausländischer Rechtshoheit. Diese Doppelseitigkeit ihrer Rechtsstellung äußert sich in dem besonderen neutralen Charakter der Seezollverwaltung in Kriegszeiten [13]).

---

[12]) Siehe Kian, „Literaturquelle über das chinesische Zollwesen", 3. Abt., S. 29/30.

[13]) 1. Als China wegen der Unterzeichnung des Tientsin-Vertrages 1859 mit England und Frankreich Krieg führte, waren die Gesandten der beiden Mächte der Meinung, daß ihre in der Seezollverwaltung tätigen Landsleute nicht von ihren Posten zurückzutreten brauchten, ja sie hielten es für

§ 25. Die Verwaltungskosten und Ausgabenrechnung der Seezollverwaltung.

1. Die Lohn- und Gehaltskosten.

Da die Seezollverwaltung ihre Verwaltungsunkosten nicht veröffentlicht, ist über diese Frage kaum Literatur zu finden. Aber die wenigen publizierten Angaben genügen doch, um sich wenigstens in groben Zügen ein einigermaßen klares Bild über die Verwaltungsausgaben des Seezolls zu machen.

Die wesentlichsten Unkosten der Seezollverwaltung bestehen in Gehältern und Löhnen, wobei insbesondere die Gehälter der ausländischen Angestellten ins Gewicht fallen, denen man verhältnismäßig hohe Saläre zusprach, damit ihnen eine standesgemäße Lebensführung möglich wurde. Die Saläre der ausländischen Angestellten liegen in jedem Falle über denjenigen der inländischen Angestellten derselben Kategorie.

Die Gehälter der Seezollverwaltung werden nach Gehaltsregulativen gezahlt, die der Generalzollinspektor unter Zustimmung der chinesischen Zentralregierung erläßt. Über die tatsächlichen Gehälter von 1911 läßt sich nichts in Erfahrung bringen. Dagegen sind die Gehaltsregulative aus den Jahren 1911 und

---

günstig, wenn sie ihre Dienstgeschäfte weiter verrichteten. China hat dagegen damals nicht protestiert.

2. Während des chinesisch-französischen Krieges von 1884 hat China die in der Seezollverwaltung tätigen Franzosen nicht entlassen.

3. Im chinesisch-japanischen Kriege haben viele Europäer und Amerikaner, die in der Seezollverwaltung beschäftigt waren, für China gegen Japan gearbeitet, ohne daß die japanische Regierung protestierte. Aber im Interesse des Außenhandels gab der Generalinspektor einen Erlaß heraus, daß sich seine Beamten neutral verhalten sollten.

4. Während der Boxerbewegung ließen die chinesischen Lokalbehörden die ausländischen Beamten auch dort weiter in der Seezollverwaltung arbeiten, wo Kriegsgebiet war.

5. In dem Revolutionsjahr von 1911 blieb die Seezollverwaltung von allen chinesischen Parteien ungestört.

6. Zu Beginn des Weltkrieges erklärte sich China neutral. Die ausländischen Beamten in der Seezollverwaltung hatten ihre Stellungen aufzugeben, wenn sie heimkehrten, um am Kriege teilzunehmen. Als 1917 China die Beziehungen mit Deutschland abbrach, blieben die deutschen Angestellten zunächst ruhig tätig. Erst als China Deutschland und Österreich den Krieg erklärte, mußten die Angehörigen beider Länder ihre Stellung in der Seezollverwaltung aufgeben, erhielten aber, soweit sie in China blieben, von der chinesischen Regierung freiwillig Unterstützung.

1922 der Öffentlichkeit bekannt geworden. Danach erhielten die leitenden Angestellten monatlich [14]):

	1911		1922	
	Ausländer	Inländer	Ausländer	Inländer
	in Taels			
Generalinsp.	4000	—	4000	—
Inspektor	800—1250	—	1000—1250	—
Vize-Inspekt.	600	—	700—900	500
Oberchef	450—500	300—350	550—700	350—400
Chef 1. Kl.	350—400	225—250	450—500	250—300
Chef 2. Kl.	250—300	180—200	350—400	200—225
Chef 3. Kl.	175—200	140—160	250—300	150—175
Chef 4. Kl.	125—150	100—120	175—200	100—125

Daraus ergibt sich, daß die Gehälter der inländischen Angestellten dieser Kategorien nach dem alten Regulativ rund 70—80%, nach dem neuen rund 60—70% derjenigen der ausländischen Angestellten betrugen.

Wie hoch die gesamte Lohn- und Gehaltsausgabe der Seezollverwaltung ist, läßt sich mangels Unterlagen nicht genau sagen. Doch erlauben die vorliegenden Materialien eine wenigstens annähernde Schätzung. Auf Grund eines Vergleichs zwischen Gehalts- und Lohnregulativ und der — unvollständigen — Liste der einzelnen Angestellten- und Beamtenkategorien läßt sich für den größeren Teil der ausländischen und chinesischen Angestellten das Einkommen feststellen:

für 1124 Ausländer 326 000 Taels monatlich,
für 4308 Chinesen 167 000 Taels monatlich.

Für die tatsächlich vorhandene Gesamtzahl von 1365 Ausländern und 6967 Chinesen ergibt sich dann:

	im Monat	im Jahr
	in Taels	
Ausländer	348 000	4 176 000
Chinesen	212 000	2 544 000
Summa:	560 000	6 720 000

[14]) Siehe Yang, „Entwicklung des chinesischen Zollsystems", 2. Abt., Abschnitt 6, und Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 3. Abt., S. 32/34.

Danach würde also erhalten: der Ausländer durchschnittlich pro Kopf 3060 Taels im Jahr, der Inländer durchschnittlich pro Kopf 375 Taels im Jahr, das ist ungefähr der achte Teil [15]).

2. Die Verwaltungskosten des Seezolls und der Regulärzölle innerhalb 50 Li.

Seit Anfang 1920 hat das chinesische Finanzministerium für die Verwaltungskosten der Seezollverwaltung einen jährlichen Betrag von 5,7 Millionen Taels ausgesetzt, der sich jedoch seit Oktober 1921 dadurch etwas erhöht, daß das bisherige Zweigamt Eiwhen zum Vollamt wurde.

Die tatsächlichen Verwaltungskosten des eigentlichen Seezolls betrugen [16]):

	Einkommen in Taels	Kosten	Kosten in % des Einkommens
1920	49 819 885	5 700 000	11,44
1921	54 462 643	5 700 000	10,46
1922	58 634 249	5 732 186	9,77

Die Verwaltungskosten der Regulärzollämter innerhalb 50 Li der Vertragshäfen dürfen im allgemeinen 10% nicht überschreiten. Allerdings haben das Amt in Shasi und ein Zweigamt von Minhai höhere Verwaltungsausgaben, so daß die Gesamtverwaltungskosten der Regulärzollämter 10% etwas übersteigen.

	Einkommen in Taels	Kosten	Kosten in % des Einkommens
1920	4 385 535	445 850	10,17
1921	4 522 058	459 837	10,18
1922	4 317 595	438 442	10,16

[15]) Für einzelne Angestellten- und Beamtengruppen fehlen in dem Regulativ die Gehaltsangaben, ebenso für einige Arbeiter die Lohnangaben. Die Lohn- und Gehaltssummen dieser Beschäftigten sind daher nur zu schätzen. Die Schätzung ist folgendermaßen vorgenommen worden: Bei den Ausländern ist angenommen worden, daß die Angestellten im Durchschnitt dieselben Gehälter erhalten wie die übrigen nach Ausschaltung der leitenden Beamten; bei den Chinesen handelt es sich in der Hauptsache um Arbeiter, deren Durchschnittsgehalt zugrunde gelegt worden ist.

[16]) Siehe Yang, „Finanzen der chinesischen Republik", 2. Abt., S. 72/73.

3. Die Einnahmen aus den Schiffsabgaben.

Allein die Lohn- und Gehaltsausgaben der Seezollverwaltung übersteigen um 500 000—600 000 Taels die von der Regierung angesetzten Verwaltungskosten des Seezolls und der der Seezollverwaltung unterstellten Regulärzölle. Das erklärt sich daraus, daß die Ausgaben der Seezeichen- und Hafenverwaltung nicht aus dem allgemeinen Verwaltungsfonds bestritten werden, sondern aus einem für diese Zwecke bestimmten Teil der Schiffsabgaben.

Im Handelsvertrag von 1843 war vereinbart worden, daß die Schiffsabgaben für Unterhaltung und Verbesserung der Schifffahrtsanlagen und -wege verwandt werden sollten. Da die Einnahmen aus den Schiffsabgaben beträchtlich waren, schlug 1865 der Generalzollinspektor vor, daß nur $^1/_{10}$ der Einnahmen dafür verwandt werden sollten. 1868 wurde aber der Satz auf $^7/_{10}$ der Schiffsabgaben erhöht [17]).

Aus den Schiffsabgaben standen daher der Seezollverwaltung zur Verfügung [18]):

	Einnahme aus Schiffsabgaben	Überweisung an die Seezollverwaltung
	in 1000 Taels	
1868	204	143
1873	213	149
1878	260	182
1883	284	199
1888	323	236
1893	401	281
1898	613	429
1903	954	668
1908	1265	886
1913	1535	1075
1918	864	605
1919	1444	1001
1920	1792	1254
1921	1844	1291
1922	2333	1633

[17]) Siehe Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 4. Abt., S. 102/105.

[18]) Siehe Yang, C., „Statistics of Chinas Foreign Trade", S. 122/23, und „Foreign Trade of China 1931", S. 75.

	Einnahme aus Schiffsabgaben	Überweisung an die Seezollverwaltung
	in 100 Taels	
1923	2402	1681
1924	2688	1882
1925	2614	1830
1926	2899	2029
1927	2749	1924
1928	2966	2076
1929	3177	2224
1930	3107	2175
1931	3364	2355

4. Die Gesamtverwaltungskosten.

Mithin standen der Seezollverwaltung in den Jahren 1920 bis 1922 zur Verfügung:

aus den Zolleinnahmen	ca. 6,3 Mill. Taels	i. D.
„ „ Schiffsabgaben	ca. 1,4 „ „	i. D.
insgesamt	ca. 7,7 Mill. Taels	i. D.

Rechnet man — wie wir es auf Grund unserer Schätzungen tun können [19]) — die persönlichen Verwaltungskosten mit 6,7 Mill. Taels, so blieben demnach für die sachlichen Verwaltungsausgaben 1 Million Taels übrig. Die Verwaltungskosten insgesamt machen für diese Jahre etwa 13% der gesamten Einnahmen der Seezollverwaltung aus.

Detaillierte Zahlen der Verwaltungskosten der Seezollverwaltung unter Angabe ihrer Zusammensetzung, bei Fehlen der Ausgaben für die Verwaltung der Schiffahrtsanlagen und -wege, waren nur für die Jahre 1918 bis 1922 zugänglich (in 1000 Hk. Taels):

Jahr	Ämter	Banken	Wechselverluste	Aufsichtsbehörden	Gesamt
1918	4352	110	321	388	5171
1919	4435	130	226	388	5179
1920	5700	148	61	311	6220
1921	5700	168	136	318	6322
1922	5732	182	299	302	6515

[19]) Siehe S. 112.

5. Die Einnahmen und Ausgaben der Zollverwaltung.

Aus den Einnahmen der Zollverwaltung, d. h. sowohl aus den Einnahmen der Seezollämter als auch der ihnen angegliederten Regulärzollstationen, werden an Ausgaben bestritten: einmal die Verwaltungskosten und dann der Schuldendienst für die auswärtigen Anleihen. Der überschießende Betrag wird der chinesischen Regierung zur Verfügung gestellt, die aus ihm insbesondere auch den Schuldendienst für die inländischen Anleihen bestreitet, welchen die Einnahmen aus den der chinesischen Verwaltung unterstehenden Regulärzöllen und dem Seezoll als Sicherheit dienen [20]).

Für das ganze Jahr 1924 und die ersten drei Vierteljahre 1925 ist der Öffentlichkeit eine Einnahmen- und Ausgabenrechnung des Seezolls und der zur Seezollverwaltung gehörenden Regulärzölle bekannt geworden, die folgendes Bild ergibt [21]):

Einnahmen (in 1000 T.)	1924	I	II 1925	III
Seezoll				
Vortrag	3 889	16 517	17 146	8 561
Zolleinnahme	66 736	16 189	16 177	15 984
Bankzinsen	120	188	144	3
Agio beim Geldwechsel	154	41	34	38
Rückzahlung	15	—	7	—
Gläubigerzinsen	3 471	375	208	106
Insgesamt	74 385	33 240	33 716	24 692
Regulärzölle				
Vortrag	189	74	124	198
Zolleinnahme	4 176	973	1 275	1 116
Agio beim Geldwechsel	6	2	1	2
Insgesamt	4 372	1 049	1 402	1 316
Gesamteinkommen	78 757	34 289	35 118	26 008

[20]) Siehe auch S. 125/26.

[21]) Siehe Yang, „Finanzen der Chinesischen Republik", S. 79/96.

Ausgaben (in 1000 T.)	1924	I	II 1925	III
Seezoll				
Verwaltungskosten	5 737	1 435	1 431	1 432
Bankprovision	204	50	51	54
Disagio bei Geldwechsel	555	89	259	80
Verwaltungskosten der Aufsichtsämter	309	70	72	67
Sonderausgaben	4 170	1 002	1 153	1 378
Auslandschuld	31 777	10 789	9 385	8 229
Schuldenzahlung an Frankreich u. Belgien	—	—	8 195	2 266
Chinesische Regierung	15 115	2 659	4 610	2 807
Inlandsschuld	—	—	—	3 000
Insgesamt	57 867	16 094	25 156	19 313
Regulärzölle				
Verwaltungskosten	425	99	130	114
Bankprovision	14	3	4	3
Disagio bei Geldwechsel	24	5	4	5
Sonderausgaben	147	19	28	16
Auslandsschuld	3 688	797	1 037	990
Insgesamt	4 298	923	1 203	1 129
Gesamtausgaben	62 165	17 017	26 359	20 442
Überschuß der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben	16 593	17 272	8 760	5 566

IV. Abschnitt.

Der Seezoll und die öffentlichen Schulden Chinas.

§ 26. Der Seezoll und die Auslandsschulden.

1. Die politischen Auslandsanleihen Chinas.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts war die chinesische Regierung infolge der stetigen militärischen Niederlagen und der wachsenden finanziellen Schwierigkeiten gezwungen, Auslandsanleihen aufzunehmen. Als Sicherheit wurde für den Schuldendienst in erster Linie das Seezolleinkommen in Anspruch genommen, was zu immer weitergehender ausländischer Einflußnahme auf die Seezollverwaltung führte.

Wenn man von jenen Auslandsanleihen absieht, die rein wirtschaftlichen Zwecken (wie Eisenbahn- und Bergwerksbau) dienten und für die die errichteten Unternehmen selbst bürgten, handelt es sich bei allen Anleihen um ausgesprochen politische Anleihen.

Sie gliedern sich nach der Periode ihrer Aufnahme in vier Abschnitte.

2. Die Anleihen in den Jahren 1865—1887.

Die Auslandsanleihen, die China in dem Zeitraum zwischen 1865 und 1887 aufnahm und die ihren Ursprung in dem inneren Finanzbedarf und in den durch die Konflikte mit Rußland, Japan und Frankreich entstandenen Zahlungsverpflichtungen hatten, zeichnen sich dadurch aus, daß die fremden Gläubiger mit der Hingabe dieser Gelder keine unmittelbaren politischen Zielsetzungen verknüpften. Zudem war die Gesamtsumme nicht hoch und konnte in der vereinbarten Frist zurückgezahlt werden [1]).

Jahr	Summe in 1000	Zins	Rückzahlung in Jahren	Bürgschaft	Bemerkungen
1865	1 432 £		2	Seezoll	Unruhe von Jli
1867	1 200 T			„	
1874	2 000 T	8	10	„	Ereignisse auf Formosa
1877	5 000 T	8		„	Chin.-Turkestan
1878	2 500 M	5,5		„	Flottenaufrüstung
1879	16 500 T	7		„	Aufbau des Sommerpalais
1887	5 000 M	5	16	„	Krieg mit Frankreich

3. Die Anleihen von 1894—1898.

Hinter den Auslandsanleihen der zweiten Periode von 1894—1898 verbargen sich politische Intentionen der Gläubiger. Rußland und Frankreich einerseits und England und Deutschland andererseits wetteiferten miteinander, China Geld zu leihen, um politischen Einfluß zu gewinnen. Das war auch der

[1]) Die Gläubiger der Anleihen waren: 1865 England, 1867 und 1874 ausländische Kaufleute in Schanghai; 1877 England; 1878 Deutschland; 1879 England; 1887 Deutschland. Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 4. Abt., S. 446/47.

Grund, warum die Zinsen für diese Anleihen wesentlich niedriger waren als für die bisherigen. Aber die Auswirkungen auf die chinesische Zollhoheit waren ungünstig. So mußte China zugestehen, daß neben dem Seezolleinkommen auch ein Teil des Likieinkommens als Pfand diente, und daß die ausländische Mitwirkung an der Seezollverwaltung verstärkt wurde[2]).

Jahr	Summe in 1000	Zins	Emissionskurs	Rückzahlung in Jahren	Bürgschaft	Bemerkungen
1894	1635 £	7	98	20	Seezoll	Unruhe in Korea
1895	3000 „	6	92	20	„	Krieg mit Japan
1895	1000 „	6	95,5	20	„	
1895	1000 „	6	96	20	„	
1895	15820 „	4	94,13	36	„	Kriegsentschädigung an Japan
1896	16000 „	5	94	36	„	
1898	16000 „	4,5	93	45	Seezoll und Likin von 7 Städten	

4. Die Anleihe von 1904.

1904 mußte China eine Auslandsanleihe aufnehmen, um seinen Reparationsverpflichtungen aus dem Boxerprotokoll nachkommen zu können. Die Anleihe betrug 1 Million £ und war bei einem Emissionskurs von 97% mit 5% verzinslich.

5. Die Anleihe von 1913.

Nach 1911 boten die ausländischen Mächte der sich in finanziellen Schwierigkeiten befindlichen Republik China dringend ihre Hilfe an. Auch hierbei waren politische Hinterabsichten maßgeblich. 1913 kam — aufgebracht von England, Frankreich, Deutschland, Rußland und Japan — eine große Anleihe zustande, die China auf 47 Jahre bei einem Emissionskurs von 84% und einem Zinssatz von 5% 25 Millionen £ zur Verfügung stellte.

Als Bürgschaft sollte insbesondere die Salzsteuer dienen. Aber auch das Seezolleinkommen und die Einnahmen

[2]) Die Gläubiger der Anleihen waren: 1894 England; für die I. und II. Anleihe im Jahre 1895: England; für die III. Anleihe im Jahre 1895: Deutschland; für die IV. Anleihe im Jahre 1895: Rußland und Frankreich; 1896: England und Deutschland; 1898: England und Deutschland; 1904: England Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 4. Abt. 447/54.

der Zentralregierung in Tschili, Schantung, Kiangsi und Kiangsu mußten bürgen.

Tatsächlich reichten die Seezolleinnahmen aus, um Zinsen und Amortisationsraten zu decken. Theoretisch aber sah der Schuldvertrag vor, daß im Falle der Zahlungsunfähigkeit der chinesischen Regierung auch die Salzsteuer in die Seezollverwaltung einbezogen würde.

Die Reorganisation der Salzsteuerverwaltung wurde sofort in Angriff genommen. Beim Salzsteueramt wurde eine Kontrollbehörde mit zwei Direktoren eingerichtet, von denen der Hauptdirektor ein Chinese und der Vizedirektor ein Ausländer war. Die gleichen Maßnahmen wurden bei den untergeordneten Instanzen der Salzsteuerverwaltung durchgeführt [8]).

§ 27. Die Seezollverwaltung als Treuhänder.

1. Die Folgen der Seezoll-Bürgschaften.

Die Folge der Aufnahme dieser Auslandsanleihen und der Sicherung ihres Schuldendienstes durch die Seezolleinnahmen war

1. eine feste Verankerung des ausländischen Mitverwaltungssystems am Seezoll bis zur endgültigen Rückzahlung der Schulden und

2. eine Ausdehnung des Bereichs der Seezollverwaltung.

Die Seezollverwaltung wurde der Treuhänder der ausländischen Gläubiger, soweit es sich um Schulden des chinesischen Staates handelte. Sie zahlte aus den Seezolleinnahmen — wie gezeigt worden ist — zunächst den Schuldendienst aus und überwies dann den verbleibenden Überschuß an die chinesische Zentralregierung.

2. Die Verankerung der Seezollverwaltung in den Schuldverträgen.

Durch die Schuldverträge von 1896 mit England und von 1898 mit Deutschland wurde festgelegt, daß vor der endgültigen Tilgung der Anleihen, d. h. in 35 bzw. 45 Jahren, das Mit-

[8]) Siehe Yang, „Finanzen der chinesischen Republik", 2. Abt., S. 127/28.

verwaltungssystem beim Seezoll nicht geändert werden dürfe.

Der Sinn dieser Bestimmungen war, die Rückzahlung der Schulden zu sichern, aber auch, die Intentionen der Russen und Franzosen zu durchkreuzen, die die Führung der chinesischen Seezollverwaltung an sich zu reißen suchten.

Diese Verträge verhinderten jedenfalls, daß China 1906 mit der Errichtung des Zoll-Rates seine Zolltarifautonomie zurückerobern konnte.

3. Die Ausdehnung des Seezollverwaltungs-Bereiches.

Durch den Schuldvertrag von 1898 mit England und Deutschland wurde ein Teil der Likineinnahmen in die Bürgschaft für die Anleihe einbezogen. Das Boxerprotokoll dehnte die Seezollverwaltung auf die innerhalb 50 Li von den Vertragshäfen liegenden Regulärzoll-Stationen aus. Dagegen mußten die fremden Mächte dank des heftigen Widerstandes der Provinzialregierungen auf die Unterstellung der Likinverwaltung unter die Seezollregie verzichten[4] [5].

§ 28. Der Seezoll und die Inlandsschulden.

1. Die Aufnahme von Inlandsanleihen.

Das Seezolleinkommen bürgte aber nicht nur für die Auslandsschulden, sondern auch für einen Teil der Inlandsschulden, die China, von alten Traditionen abweichend, in neuester Zeit aufzunehmen gezwungen war.

Bei den ersten dieser Inlandsanleihen wurde allerdings das Seezolleinkommen als Pfand nicht herangezogen. Weder die Anleihe von 1898 in Höhe von 5 Millionen Tael zur Deckung der Kosten des chinesisch-japanischen Krieges noch die Anleihen des

---

[4]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 1. Abt., S. 32/33.

[5]) Siehe Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 2. Abt., S. 26/32, Yang, „Finanzen der Chines. Republik", 2. Abt., S. 100 ff., und Chu, „Hauptproblem der Finanzreform Chinas", S. 210 ff.

Jahres 1911 in Höhe von 16,4 bzw. 100 Millionen Dollar [6]) waren mit dem Seezoll verknüpft.

Dagegen wurde die Schuld vom Februar 1912 in Höhe von 135,98 Millionen $, die zur Gründung einer Reichsbank, zur Regulierung von kurzfristigen Staatsschulden und zur Ablösung von Provinzialbanknoten dienen sollte und für die bei sechsprozentiger Verzinsung das Einkommen aus der Grundsteuer Bürgschaft leistete, 1921 bei einem Konvertierungssatz von 40% in die zu diesem Zweck aufgenommene, durch das Seezolleinkommen gesicherte Anleihe umgetauscht [7]).

2. Die Garantierung durch das Seezolleinkommen.

Eine Zusammenstellung derjenigen Inlandsanleihen, für die das Einkommen des Seezolls und der übrigen chinesischen Zollquellen ganz oder teilweise bürgen, ergibt folgendes Bild [8]).

Jahr	Anleihesumme in Mill. $	Zins %	Bürgschaft	Tilgung	Verwendungszweck
1914	24	6	1. Eisenbahnüberschuß. 2. Einkommen der Regulärzölle und 3. nicht mehr zu zahlende Reparation an Deutschland und Rußland aus dem Seezoll.	ab 1917 in 9 Jahren; x) (1914, 1915, 1916 gesamte Zinszahlungen).	Finanzzwecke.
1915	24	6	1. Einkommen der Regulärzölle und Likin der Schansi-Provinz; 2. Seezoll.	ab 1916 in 6 Jahren; x) (1914, 1915 gesamte Zinszahlungen).	Regulierung kurzfristiger Schulden.

[6]) Die Militäranleihe von 1911 in Höhe von 100 Millionen $ war mit 8 % zu verzinsen. Von 1913 ab sollte sie in 5 Jahren getilgt werden. Als Bürgschaft diente das Einkommen aus der Grundsteuer.

[7]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 4. Abt., S. 460/61.

[8]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 4. Abt., S. 460/72. Die x) in der nachfolgenden Aufstellung besagen, daß die Zinszahlung für die gesamte Lauffrist der Anleihe in den Jahren von ihrer Aufnahme an bis zu Beginn der Amortisation im voraus zu leisten sind.

Jahr	Anleihesumme in Mill. $	Zins %	Bürgschaft	Tilgung	Verwendungszweck
1916	20	6	1. Einkommen der Tabak- u. Getränkesteuer; 2. Einkommen der Regulärzölle und der Seezoll.	ab 1917 in 3 Jahren; damals nur Teilzahlung; ab 1926 in 3 Jahren.	Ausgleichung des Etats.
1918	48	6	Summe noch nicht gezahlter Reparationen.	ab 1918 in 5 Jahren.	Aufwertung der Reichsbanknoten.
1918	45	6	1. Einkommen der Regulärzölle außerhalb 50 Li; 2. Seezoll u. Salz-, Tabak- u. Getränkesteuer.	ab 1928 in 10 Jahren; x) (1918 bis 1928: gesamte Zinszahlungen).	
1919	34	7	Warensteuer.	ab 1925 in 15 Jahren.	Ausgleich des Etats.
1920	60	6	Seezolleinkommen u. a.	ab 1921 in 6 Jahren.	Ablösung von Reichsbanknoten.
1921	54,4	6	Einkommen der Regulärzölle, Seezoll, Salzsteuer, Tabak- u. Getränkesteuer.		Regulierung der Schuld von 1911.
1921	13,6	7	Einkommen der Regulierzölle, Seezoll, Salzsteuer, Tabak- u. Getränkesteuer.	ab 1921: erste 4 Jahre: je 5 %; 5. Jahr = 8 %; 6. Jahr = 12 %; 7. bis 10 Jahr je 15%.	Regulierung der Schuld von 1919.
1922	79	8	1. Salzsteuer; 2. durch effekt. 5prozent. Zollsatz vermehrtes Seezolleinkommen.	ab 1923 in 6½ Jahren; x) (1922: gesamte Zinszahlungen).	Regulierung kurzfristiger Staatsschulden.
1922	10	8	Nicht mehr gezahlter russischer Reparationsanteil v. Boxerprotokoll.	ab 1922 in 5 Jahren.	Dringender Finanzbedarf.
1926	8	8	Seezolleinkommen und Salzsteuer.	1928/29: 1,400 000; 1929/30: 1,600 000; 1930/31: 2,000 000; 1931/32: 3,000 000.	Finanzbedarf.

Aus dieser Aufstellung ergibt sich, daß ein großer Teil des nach Zahlung der Verwaltungskosten und des Auslandsschuldendienstes an die chinesische Regierung gezahlten Überschusses aus dem Seezolleinkommen für den Inlandsschuldendienst Verwendung finden mußte [9]).

§ 29. Schuldendienst und Seezoll.

1. Der Dienst der Auslandsschulden.

Die größten Ausgaben leistet die chinesische Zollverwaltung für den Dienst der ausländischen Anleihen. In den Jahren von 1918 bis 1922 betrugen diese Ausgaben jährlich 5 729 000 £ oder — in Hk Taels umgerechnet —:

1918	20 461 000
1919	19 100 000
1920	21 218 000
1921	33 700 000
1922	31 830 000

Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über den von der Seezollverwaltung zu bestreitenden ausländischen Schuldendienst für die Jahre nach 1923 bis zum Jahr 1958, dem Schlußjahr der Tilgung der gegenwärtig vorhandenen Auslandsschulden:

---

[9]) Über Aus- und Inlandsschulden Chinas siehe Yang, „Finanzen der chinesischen Republik", 4. Abt., S. 187/256, und Chu, „Hauptproblem der Finanzreform Chinas", Kapitel IX und X, S. 210 ff.

Jahr	Anleihen: 1896 Rußland-Frankreich	1896 England-Deutschl.	1898 England-Deutschl.	1913 Reorganisation	Boxerschuld	Gesamt
	in 1000 Goldpfund					
1923	837	967	835	1496	1840	5975
1924	837	967	835	1496	1840	5975
1931	830	967	835	1496	1840	5968
1932	—	967	835	1496	1851	4149
1933	—	—	835	1496	2851	5182
1934	—	—	835	1496	1851	4149
1935	—	—	835	1496	2851	5182
1936	—	—	835	1496	1851	4149
1937	—	—	835	1496	2656	4981
1941	—	—	835	1496	2644	4976
1942	—	—	835	1496	2644	4976
1943	—	—	835	1496	2644	4976
1944	—	—	—	1496	2644	4140
1945	—	—	—	1496	2644	4140
1946	—	—	—	1496	—	1496
1958	—	—	—	1496	—	1496

2. Der Dienst der Inlandsschulden.

Zu diesem Auslandsschuldendienst kommt dann noch der Dienst derjenigen Inlandsanleihen, für die die Zolleinnahmen Bürgschaft leisten. Es sind dies von 1927 an folgende Ausgaben:

Inlandsanleihen in 1000 Silber-Dollar

Jahr	1916		1918		7%ige		6%ige		8%ige		1926	
	Kap.	Zins	Kap.	Zins	Kap.	Zins	Kap.	Zins	Kap.	Zins	Kap.	Zins
1927	6252	657	—	2700	2040	571	8159	1958	2000	120	—	—
1928	6252	281	4500	2633	2040	428	8159	1469	—	—	700	320
1929	—	—	4500	2363	2040	286	8159	979	—	—	1500	556
1930	—	—	4500	2093	2040	143	8159	490	—	—	1800	432
1931	—	—	4500	1823	—	—	—	—	—	—	2500	280
1932	—	—	4500	1553	—	—	—	—	—	—	1500	60
1933	—	—	4500	1283	—	—	—	—	—	—	—	—
1934	—	—	4500	1013	—	—	—	—	—	—	—	—
1935	—	—	4500	743	—	—	—	—	—	—	—	—
1936	—	—	4500	443	—	—	—	—	—	—	—	—
1937	—	—	4500	203	—	—	—	—	—	—	—	—

Insgesamt sind also für den Inlandsschuldendienst vom Zoll aufzubringen:

1927	24 477 199	Silber-Dollar
1928	26 782 217	„ „
1929	20 381 994	„ „
1930	19 655 664	„ „
1931	9 102 500	„ „
1932	7 612 500	„ „
1933	5 782 500	„ „
1934	5 512 500	„ „
1935	5 242 500	„ „
1936	4 972 500	„ „
1937	4 702 500	„ „

V. Abschnitt.

Außenhandel und Seezollerträge.

§ 30. Der Seezoll und Außenhandel.

1. Die Steigerung des Außenhandels-Wertes.

Die Höhe des Zolleinkommens eines Landes, das neuerdings für jeden Staat von erheblicher finanzpolitischer Bedeutung ist, hängt neben der Konstruktion des Zolltarifs ab von dem Umfang und dem Wert seines Außenhandels.

Nun ist der Wert des chinesischen Außenhandels seit der Öffnung der ersten Vertragshäfen im Jahre 1842 bis zur Gegenwart gewaltig gestiegen, eine Tatsache, die beweist, wie sehr China, seitdem die Hemmungen gegenüber dem Fremdhandel beseitigt sind, in die Weltwirtschaft einbezogen worden ist.

Der Nachweis läßt sich führen an Hand der statistischen Veröffentlichungen der Seezollverwaltung, die seit 1863 mit größerer Systematik als vordem durchgeführt und seit 1874 in der Einheitswährung des Haikuan-Taels gerechnet werden [1]).

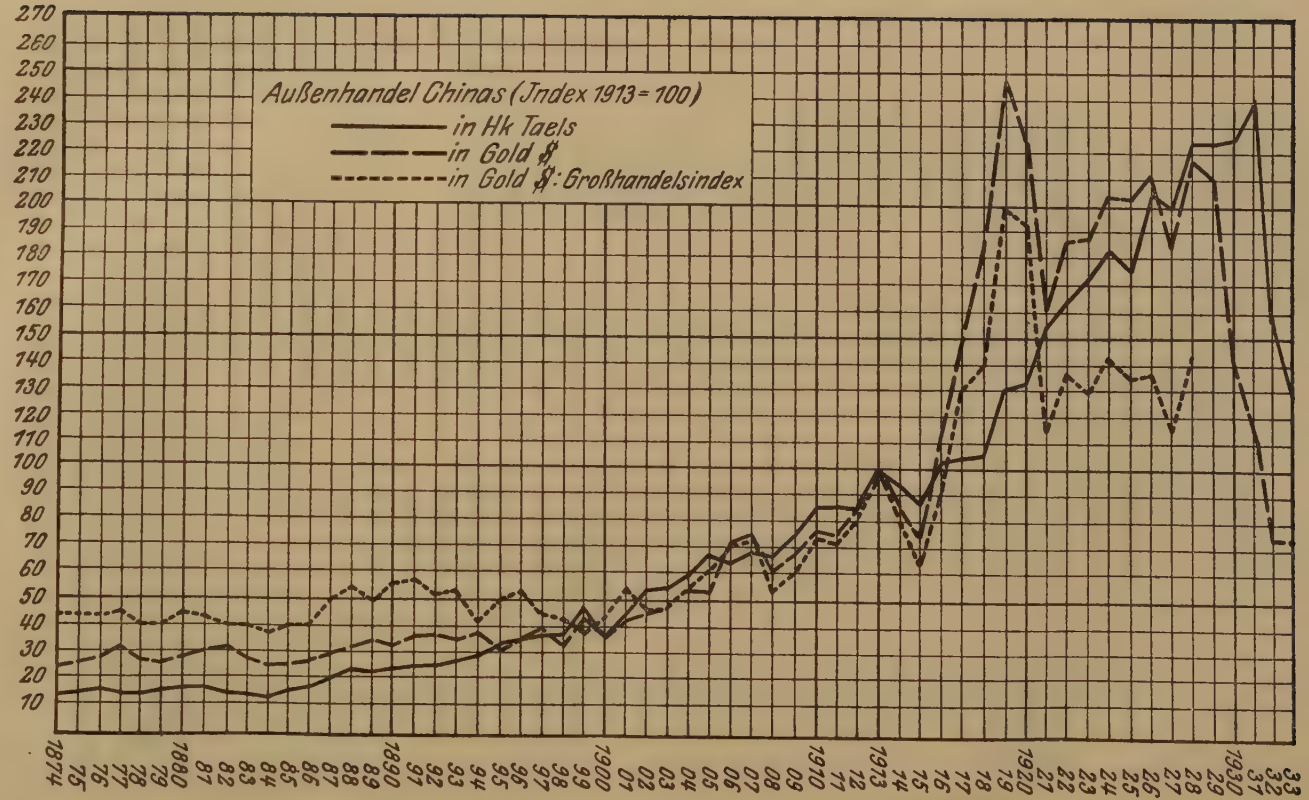
[1]) Siehe Yang, C., „Statistics of Chinas Foreign Trade 1864—1928", S. 161.

Chinas Außenhandel[2])

Jahr	Wert in Hk Taels	Wert in amerik. $	Wert in G-$ Großhandelsindex
	in 1000 der Werteinheit		
1868	125 108	193 918	—
1873	136 088	212 293	—
1878	137 976	200 065	289 907
1883	143 765	194 802	290 749
1888	217 184	249 762	384 249
1893	267 995	257 275	362 360
1898	368 616	258 032	307 180
1903	541 092	346 299	336 212
1908	671 166	436 258	395 689
1913	973 468	710 632	710 632
1918	1 040 776	1 311 378	1 008 752
1919	1 277 807	1 776 152	1 420 905
1920	1 303 882	1 616 813	1 378 784
1921	1 507 378	1 145 607	824 178
1922	1 599 942	1 327 952	976 435
1923	1 676 320	1 341 056	924 866
1924	1 789 995	1 449 896	1 013 914
1925	1 724 218	1 448 343	978 010
1926	1 988 516	1 511 272	981 346
1927	1 931 551	1 332 770	832 981
1928	2 187 324	1 553 000	1 021 711
1929	2 281 466	1 460 160	.
1930	2 204 599	1 014 116	.
1931	2 342 965	798 320	.
1932	1 541 888	524 280	.
1933	1 254 740	526 991	.

Aus dieser Statistik ist ersichtlich, daß der Wert des chinesischen Außenhandels sich bis Ende der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts auf gleichbleibender Höhe hielt, dann bis um die Jahrhundertwende langsam anstieg, seit 1900 sich in schnellem Tempo aufwärts entwickelte und in der Nachkriegszeit die Aufwärtsbewegung in steiler Kurve fortsetzte.

[2]) Siehe Yang, C., „Statistics of Chinas Foreign Trade 1864—1928", Tab. I/III, und „Foreign Trade of China 1931", S. 82.


Außenhandel Chinas (Jndex 1913 = 100)
in Hk Taels
in Gold $
in Gold $: Großhandelsindex
270
260
250
240
230
220
210
200
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
1874
75
76
77
78
79
1880
81
82
83
84
85
86
87
88
89
1890
91
92
93
94
95
96
97
98
99
1900
01
02
03
04
05
06
07
08
09
1910
11
12
13
14
15
16
17
18
19
1920
21
22
23
24
25
26
27
28
29
1930
31
32
33

Aber diesem Entwicklungsbild des chinesischen Außenhandels gegenüber sind Vorbehalte zu machen, und Korrekturen erscheinen als notwendig. Denn die Wertangaben in Haikuan-Taels sind Wertangaben in Silber, die also weitgehend beeinflußt werden von den starken Schwankungen des Silberpreises in den vergangenen Jahrzehnten. Der Verlauf des chinesischen Außenhandels läßt sich daher richtiger darstellen, wenn man den Einfluß der Silberwertveränderungen ausschaltet.

Bei einer Umrechnung der Außenhandels-Taelwerte in Goldwerte — und zwar in amerikanische Golddollars — gewinnt man folgendes Bild der Entwicklung: der chinesische Außenhandel bewegt sich, wenn auch mit Schwankungen, auf stetigem Niveau bis 1900, dann steigt er langsam bis zum Weltkrieg an (mit einer deutlichen Senkung zur Zeit der Weltwirtschaftskrise von 1908), während nach 1918 ein plötzliches Emporschnellen erfolgt mit einem scharfen Abfallen in der Weltkrise von 1921; dann beginnt wieder — unterbrochen von einer auf die Bürgerkriegswirren zurückzuführenden Zäsur im Jahre 1927 — ein neuer, rasch fortschreitender Aufstieg bis 1929, um von da an steil abzugleiten.

Eine Bestätigung dieses Verlaufs des chinesischen Außenhandels bietet eine Kombination dieser Goldwerte mit dem Index der chinesischen Großhandelspreise, wie er von Prof. Ho Lien von der Nankai Universität in Tientsin errechnet worden ist [3]).

2. Der Import und Export.

Wenn auch der Konventionstarif von 1843 einen fünfprozentigen Wertzoll für Ein- und Ausfuhr festsetzte, den man bei der Revision von 1858 wiederherzustellen versuchte, so sind bei den späteren Tarifänderungen wohl die Importzollsätze, nicht aber die Exportzollsätze den Preisverschiebungen angepaßt worden. Das Verhältnis von Einfuhr und Ausfuhr hatte daher bestimmte Folgen für das Seezolleinkommen [4]).

---

[3]) Siehe Nankai University Committee on Social and Economic Research, Price Series, Bulletin Nr. 1, Tientsin 1929.

[4]) Siehe Yang, C., „Statistics of Chinas Foreign Trade 1864—1928", Tab. I, und „Foreign Trade of China 1931", S. 82.

Jahr	Export		Import		Saldo	
	in Hk Taels	in G $	in Taels	in G $	in Taels	in G $
	in 1000 der Werteinheit				in Millionen	
1868	61 826	95 831	63 282	98 087	— 1	— 2
1873	69 451	108 344	66 637	103 954	+ 3	+ 4
1878	67 172	97 400	70 804	102 666	— 4	— 4
1883	70 198	95 118	73 568	99 684	— 3	— 5
1888	92 401	106 261	124 783	143 500	— 32	— 38
1893	116 632	111 967	151 363	144 558	— 35	— 33
1898	159 037	111 326	209 579	146 706	— 51	— 36
1903	214 352	137 186	326 739	209 113	— 112	— 72
1908	276 660	179 829	394 505	256 429	— 118	— 76
1913	403 306	294 413	570 163	416 219	— 167	— 122
1918	485 883	612 213	554 893	699 165	— 69	— 87
1919	630 809	876 825	646 998	899 327	— 16	— 22
1920	541 631	671 623	762 250	945 190	— 221	— 273
1921	601 256	456 954	906 122	688 653	— 305	— 232
1922	654 892	543 560	945 050	784 391	— 290	— 241
1923	752 917	602 334	923 403	738 722	— 170	— 136
1924	771 784	625 145	1 018 211	824 750	— 246	— 200
1925	776 353	652 136	947 865	796 217	— 172	— 144
1926	864 295	656 864	1 124 221	854 408	— 260	— 198
1927	918 620	633 848	1 012 932	698 922	— 94	— 65
1928	991 355	703 862	1 195 969	849 138	— 205	— 145
1929	1 015 687	650 040	1 265 779	811 020	— 250	— 160
1930	894 844	411 628	1 309 756	602 488	— 415	— 191
1931	909 476	309 221	1 433 489	489 099	— 524	— 178
1932	492 641	167 698	1 049 247	356 744	— 557	— 189
1933	392 701	161 007	863 298	353 952	— 470	— 193

Auch an diesen gesonderten Import- und Exportziffern ist zu erkennen, wie die Aufwärtsbewegung des chinesischen Außenhandels in den 80er Jahren beginnt, sich nach der Jahrhundertwende verstärkt. Die Goldwerte zeigen, daß sich der Import nach China in den Jahren nach der Weltwirtschaftskrisis von 1921 stoßweise entwickelt hat: jedem Auf folgt ein Ab, und besonders das Jahr 1927 weist einen sehr starken Einbruch auf. Der Import beginnt — am Goldwert bemessen — ab 1928 zu fallen, aber bis 1929 nur leicht, dann erfolgt ein scharfes Absinken. Die Entwicklung des Exportes nach 1921 ist stetiger gewesen; die politischen Auswirkungen des Jahres 1927 sind bei ihm kaum bemerkbar.

in Hk Taels
Export
Jmport
1400
1300
1200
1100
1000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
1000
Hk Tael
in Gold-Dollar
Export
Jmport
900
800
700
600
500
400
300
200
100
1000
6 8
1868
1873
1878
1883
1888
1893
1898
1903
1908
1913
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933

3. Die Strukturveränderung des Außenhandels.

Sowohl der Import als auch der Export Chinas hat sich in den Jahrzehnten seit 1864 in seinem inneren Aufbau wesentlich verändert. Beim Import kann man ein fortschreitendes Anwachsen der Einfuhr von Nahrungsmitteln und von Rohstoffen und Halbfertigwaren beobachten, beim Export eine immer größer werdende Ausfuhr von Rohstoffen und Halbfertigwaren. Nachfolgende Statistik zeigt diese Verschiebungen, die bei der eigenartigen Konstruktion des chinesischen Zolltarifs ebenfalls Rückwirkungen auf die Höhe des Zolleinkommens gehabt haben [5]):

Ein- und Ausfuhr nach Warengruppen.

	Einfuhr Anteil der Gruppen in %				Ausfuhr Anteil der Gruppen in %			
Jahr	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1868:	4,4	9,8	46,2	39,6	55,6	2,3	41,4	0,7
1873:	7,1	7,6	43,4	41,9	53,5	2,5	43,3	0,7
1878:	6,4	6,8	37,3	50,0	51,5	4,4	41,7	2,5
1883:	6,8	8,5	43,7	41,0	52,8	6,6	38,7	2,0
1888:	14,4	6,6	48,6	30,5	39,0	9,7	44,5	6,8
1893:	19,2	7,8	42,0	31,0	34,6	13,9	42,5	9,0
1898:	14,4	12,4	50,9	22,3	30,0	16,1	46,0	7,9
1903:	14,6	10,7	58,3	17,5	11,4	23,3	45,3	10,2
1908:	20,9	13,4	53,2	12,5	24,1	31,0	41,5	3,4
1913:	20,6	10,1	57,8	11,6	26,4	35,2	35,6	2,8
1918:	27,3	13,8	55,0	3,9	19,6	43,0	35,9	1,4
1923:	30,1	18,9	48,9	2,1	25,4	36,6	36,1	1,9
1928:	27,4	19,2	50,9	2,5	34,6	30,7	34,0	0,7

Gruppe I: Nahrungsmittel, Getränke und Tabak. Gruppe II: Rohstoffe und Halbfertigwaren.

„ III: Fertigwaren. „ IV: Verschiedenes.

Seit 1900 hat sich der Import von Nahrungsmitteln und Rohstoffen relativ gesteigert, während die Einfuhr von Fertigwaren leicht und von „Verschiedenes" stark gesunken ist.

---

[5]) Siehe Yang, C., Statistics of Chinas Foreign Trade", 1864—1928, Tabelle VI.

4. Die Verschiebungen in den Warengruppen.

Von großer Bedeutung für die Ausrichtung der chinesischen Zollpolitik ist eine genauere Analyse der verschiedenen Warengruppen im Import und Export. Wie hat sich die Stellung der einzelnen Warenarten in der Ein- und Ausfuhr geändert?

Einfuhr

(Wert der Waren in Mill. Hk. Taels)

Jahr	1.	2.	3.	4.	5.	6.
1903 . . .	Baumwoll-Garn	Baumwoll-Waren	Zucker	Petroleum	Kohle	Reis
	66,9	61,7	15,9	15,7	8,4	7,6
1912/14 . .	Baumwoll-Waren	Baumwoll-Garn	Zucker	Petroleum	Reis	Zigaretten
Durchschnitt:	101,8	66,1	30,4	28,2	17,3	12,0
1927/29 . .	Baumwoll-Waren	Zucker	Baumw. Wolle	Reis	Petroleum	Mehl
Durchschnitt:	155,3	90,8	79,6	77,1	53,3	38,5
1930/32 . .	Baumwolle Wolle	Baumwoll-Waren	Reis	Metalle	Zucker	Petroleum
Durchschnitt:	143,9	114,6	95,8	73,5	64,2	60,0

Bei näherer Betrachtung ergeben sich in der Struktur des Imports einige wesentliche Verschiebungen. 1903 stehen Baumwollgarne an erster Stelle, Baumwollwaren, Zucker, Petroleum, Kohlen, Reis usw. folgen. 1912/14 hat die Einfuhr von Baumwollwaren die Einfuhr von Baumwollgarnen überflügelt. 1927/29 erscheinen die Baumwollgarne nicht mehr auf dieser Importskala auf Grund der großen Entwicklung, die die chinesische Textilindustrie während des Weltkrieges genommen hat. Dagegen gewinnt die Einfuhr von Zucker, Reis, Baumwolle und Petroleum in der Nachkriegszeit an Bedeutung. Daß in den Jahren 1931 und 1932 der Import von Baumwolle die erste Stelle einnimmt und der von Weizen und Reis so wichtig ist, liegt nicht an wirtschaftlichen Fortschritten der Textil- und Mühlenindustrie Chinas, sondern an der Tatsache, daß die Ernte in China schlecht und der amerikanische Weizenpreis niedrig war.

Aus dem allen ergeben sich folgende Schlüsse:

1. Starke Verschiebungen unter den einzelnen Warengruppen sind vorhanden. Die Einfuhr setzt sich hauptsächlich aus Kon-

sumtionsgütern (wie Baumwollwaren, Zucker, Mehl, Tabak usw.) zusammen. Wenn die Industrialisierung Chinas gefördert werden soll, so muß dieser Import eingeschränkt und dafür der Import von Rohstoffen und Produktionsgütern belebt werden.

2. Wohl ist China noch ein Agrarland. Aber infolge der inneren und äußeren politischen Unruhen liegt seine Landwirtschaft darnieder, so daß die Einfuhr großer Mengen von Lebensmitteln notwendig ist. Die Ernteerträge der Baumwolle können, weil keine Verbesserungen der Samen stattgefunden haben, in der Qualität nicht mit dem Ausland konkurrieren, ganz abgesehen davon, daß in der letzten Zeit der Preis der importierten Baumwolle ganz besonders gering war. Der volkswirtschaftliche nunmehr schon in Fluß gekommene Wiederaufbau Chinas ist eine dringende Aufgabe.

Ausfuhr

(Wert der Waren in Mill. Hk. Taels)

Jahr	1.	2.	3.	4.	5.	6.
1903 . . .	Roh-seide	Tee	Baum-wolle	Seiden-stoffe	Boh-nen	Bohnen-kuchen
	42,9	21,4	13,3	12,1	5,5	5,3
1912/14 . .	Roh-seide	Tee	Boh-nen	Bohnen-kuchen	Seiden-stoffe	Baum-wolle
Durchschnitt:	65,5	34,7	24,2	21,4	17,3	15,5
1927/29 . .	Roh-seide	Boh-nen	Bohnen-kuchen	Eier	Tee	Baum-wolle
Durchschnitt:	146,4	137,1	56,0	40,4	37,0	37,0
1930/32 . .	Boh-nen	Roh-seide	Bohnen-kuchen	Eier	Tee	Kohle
Durchschnitt:	97,5	81,2	42,5	36,0	28,0	24,1

An erster Stelle der chinesischen Ausfuhr stand 1903 Rohseide, an zweiter Stelle Tee, Baumwolle, Seidenstoffe, Bohnen, Bohnenkuchen usw. Von 1912 an steigt die Bedeutung der Ausfuhr von Bohnen und Bohnenkuchen. Damals belebte sich der Handel in der Mandschurei; ihr wirtschaftlicher Aufstieg begann. In der Folgezeit verliert der Tee seine hervorragende Stellung: sein Ausfuhrwert sinkt ganz beträchtlich.

An der Rolle, die die Ausfuhr von Bohnen und Bohnenkuchen in der chinesischen Handelsbilanz spielt, läßt sich der wirtschaftliche Verlust ermessen, den China durch die Losreißung und Verselbständigung der Mandschurei erlitten hat.

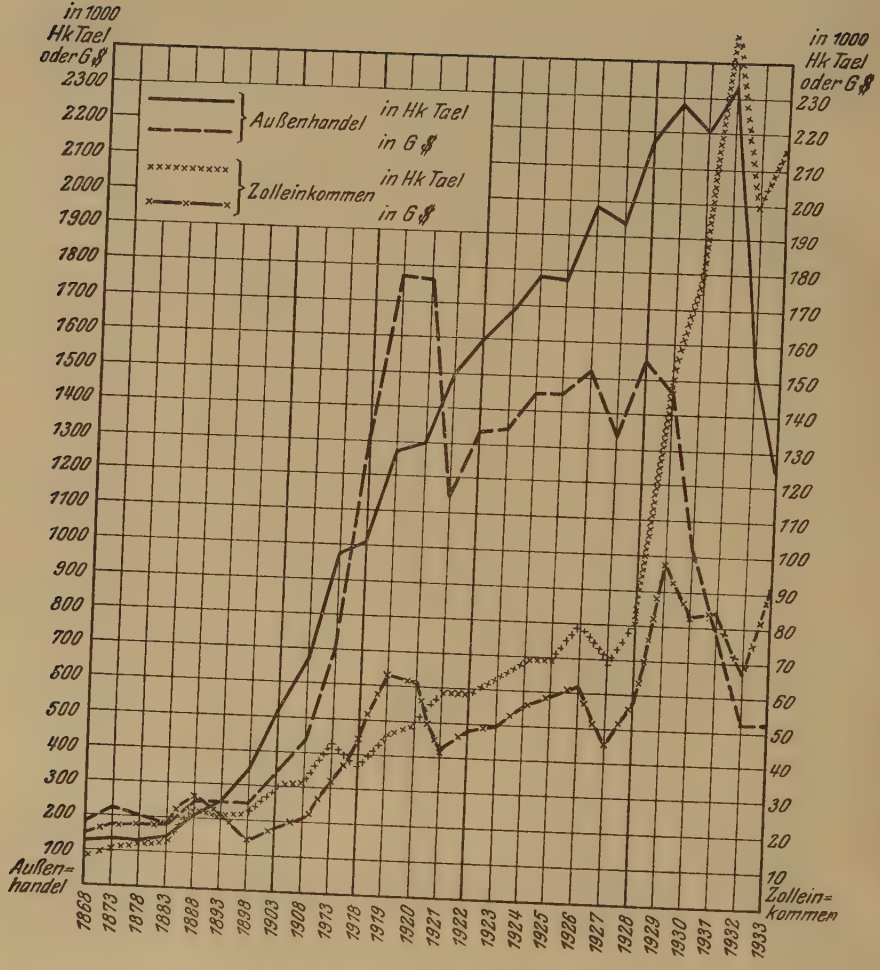
§ 31. Die finanziellen Erträge des Seezolles.

1. Die Seezolleinnahmen.

Über die Entwicklung der Gesamteinnahmen der Seezollverwaltung, die sich aus Exportzoll, Importzoll, Küstenzoll, Schiffsabgaben, Transitzoll, Opiumlikin (1887—1917) und Nothilfe-Zusatzzoll (1921, 1922, 1925—27 und 1931—32) zusammensetzen, gibt nachfolgende Tabelle eine Übersicht[6]):

Jahr	Einnahmen in 1000 Hk Taels	Index 1913=100	Einnahmen in 1000 G$	Index 1913=100
1863	8 510	19,4	—	—
1868	9 448	21,5	14 645	45,6
1873	10 977	25,0	17 124	53,3
1878	12 484	28,4	18 102	56,4
1883	13 287	30,2	18 004	56,1
1888	23 168	52,7	26 643	83,0
1893	21 989	50,0	21 110	65,8
1898	22 503	51,2	15 752	49,1
1903	30 531	69,4	19 540	60,9
1908	32 902	74,8	21 386	66,6
1913	43 970	100,0	32 098	100,0
1918	36 345	82,7	45 795	142,7
1919	46 009	104,6	63 953	199,2
1920	49 820	113,1	61 777	192,5
1921	59 007	134,2	44 845	139,7
1922	59 359	135,0	49 268	153,5
1923	63 504	144,4	50 803	158,3
1924	69 595	158,3	56 372	175,6
1925	70 726	160,9	59 410	185,1
1926	80 436	182,9	61 131	190,5
1927	68 782	156,4	47 459	147,9
1928	82 333	187,2	58 456	182,1
1929	152 830	324,9	97 811	304,7
1930	180 620	411,7	83 085	258,8
1931	247 113	562,0	84 017	268,0
1932	200 241	456,0	68 082	212,2
1933	217 644	495,0	91 290	253,3

[6]) Siehe Yang, C., „Statistics of Chinas Foreign Trade", 1864—1928, Tab. XVI, und „Foreign Trade of China 1931", S. 75.


in 1000 Hk Tael oder G$
Außenhandel
in Hk Tael
in G$
Zolleinkommen
in Hk Tael
in G$
Außen-handel
Zollein-kommen
1868
1873
1878
1883
1888
1893
1898
1903
1908
1913
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933

Wie diese Statistik zeigt, hat sich auch das Einkommen der Seezollverwaltung in den vergangenen 68 Jahren — wenn auch selbstverständlich mit Schwankungen — gewaltig gesteigert. Aber die Entwicklungslinie der Seezolleinnahmen verläuft nicht parallel mit der Entwicklungslinie des Außenhandelswertes. Man sieht bei einer Beobachtung der Goldwerte, wie von Ende der achtziger Jahre bis zur Jahrhundertwende bei gleichbleibendem Goldwert des Außenhandels sich die Kurve des Seezolleinkommens senkt. Das Seezolleinkommen folgt auch nicht in demselben Maße der Aufwärtsbewegung des Außenhandelswertes in dem Jahrzehnt vor Ausbruch des Weltkrieges. Das Pendel des Auf und Ab in den ersten Nachkriegsjahren ist ebenfalls nicht so stark, und nach 1928 vollführt das Seezolleinkommen eine völlig andere Bewegung als der Außenhandel.

2. Der Einfluß der Silberwertschwankungen auf die Seezolleinnahmen.

Diese Unterschiede in der Entwicklung der Seezolleinnahmen und des chinesischen Außenhandelswertes erklären sich aus der Besonderheit des chinesischen Zolltarifs. Seine Konventionszolltarife sahen im wesentlichen spezifische Zollsätze vor. Mit den Verschiebungen der Silberwerte wechselte der Prozentsatz, den diese Taelsätze vom Effektivpreis der Waren ausmachten. Stieg der Silberwert und sanken die Warenpreise, so erhöhte sich der Zollsatz über die Basis von 5 % hinaus: das war die Situation, die 1858 zur ersten Revision des chinesischen Zolltarifes führte. Sank der Silberwert und stiegen die Warenpreise, so verminderte sich der Zollsatz unter die Basis von 5 %. Dieser Zustand wurde jahrzehntelang beibehalten, und die Veränderungen des Zolltarifs von 1901, 1918 und 1922 — die aber, worauf ausdrücklich hingewiesen sei, nur die Importzollsätze betrafen — brachten nur eine ungenügende Abhilfe. Erst die Zollrevision von 1929, die Erklärung der Zolltarifautonomie und die Erhebung der Zölle in Goldwert 1930 führten zu einer völligen Abkehr von dem bisherigen Zolltarifsystem mit entsprechenden Auswirkungen auf das Zolleinkommen.

3. Die Zusammensetzung der Seezolleinnahmen.

Die Gesamteinnahme der Seezollverwaltung ist aber ein komplexes Gebilde. Sie setzt sich nicht nur aus reinen Außenzolleinnahmen (Export- und Importzoll) zusammen. Sondern in ihr sind auch Einnahmen enthalten, die entweder in das Gebiet des Binnenzolls gehören (Küstenzoll, Transitabgabe sowie Opiumlikin) oder aus Abgaben stammen, die mit Zoll überhaupt nichts zu tun haben (Nothilfe und Schiffsabgabe).

Die Nothilfe ist ein Zuschlag an dem Ein- und Ausfuhrzoll, der zur Unterstützung der Opfer in den Überschwemmungsgebieten oder — wie gegenwärtig — zur Abzahlung der von den Amerikanern für diese Zwecke gewährten Weizenanleihe verwandt wird. Der Zuschlag beträgt z. Z. 5 % des Zolls.

Die Flußregulierungsabgaben erscheinen nicht im Etat der Seezollverwaltung, da sie nur im Auftrage der örtlichen Behörden von der Seezollverwaltung eingezogen werden.

Der Anteil dieser verschiedenen Einnahmequellen an dem Gesamteinkommen des Seezolls betrug [7]):

Jahr	Export-zoll	Import-zoll	Küsten-zoll	Schiffs-abgaben	Transit-abgaben	Opium
1863	59,1	28,0	9,1	3,5	0,4	—
1873	55,9	34,7	5,3	1,9	2,2	—
1883	56,9	33,1	5,2	2,1	2,6	—
1893	38,5	28,2	5,2	1,8	1,8	24,5
1903	31,4	37,6	6,3	3,1	6,1	15,3
1913	31,7	45,4	5,5	3,5	5,2	8,7
1923	35,7	51,3	4,2	3,8	5,1	—
1927	37,0	50,8	3,6	4,0	4,5	—
1928	32,9	56,6	3,3	3,6	3,8	—
1929	23,8	70,2	2,4	2,1	1,7	—
1930	19,7	75,2	2,2	1,7	1,2	—
1931	12,5	81,7	4,1	1,4	—	Nothilfe
1932	8,6	75,7	6,6	1,3	—	6,0
1933	7,0	78,3	5,3	1,0	—	4,2

[7]) Siehe Yang, C., „Statistics of Chinas Foreign Trade, 1864—1928", Tab. XVI, und „Foreign Trade of China 1931", S. 75.

Für das Jahr 1927 kommt noch eine Nothilfe von 0,1 und für das Jahr 1931 von 0,4 % hinzu. Die im Jahre 1931 aufgeführten 4,1 % Küstenzoll sind — nach Abschaffung des eigentlichen Küstenzolls — neueingeführter Zwischenhafenzoll.

4. Der Anteil der Häfengruppen an den Seezolleinnahmen.

An der Aufbringung der Gesamtzolleinnahmen waren die verschiedenen Häfengruppen Chinas zu verschiedenen Zeiten mit unterschiedlichen Prozentsätzen beteiligt[8]).

Man unterscheidet in China vier Häfengruppen.

1. Yangtse-Häfen, zu denen gehören: Schanghai, Sutschou, Tschinkiang, Nanking, Wuhu, Kiukiang, Hankau, Yotschou, Tschangscha, Schasi, Itschang, Wanhsien und Tschungking;

2. Süd-Häfen, zu denen gehören: Hangtschou, Ningpo, Wöntschou, Santuau, Futschau, Amoy, Swatow, Kanton, Kowloon, Lappa, Kongmoon, Samschui, Kiungschou, Pakhoi, Wutschou, Nanning, Lungtschou, Mangtsz, Szemao, Tenggueh und (bis 1895) auch Tamsui und Tainan auf Formosa;

3. Nord-Häfen: Kiautschou, Tschifu, Lungkau, Tientsin und Tschingwantao;

4. Nordost-Häfen: Dairen, Niutschwang, Antung, Lungtschintsun, Hunschun, Harbin, Aigun und (bis 1919) Tatungkau und Sansing.

Der Anteil dieser Häfengruppen am gesamten Seezolleinkommen betrug in Prozenten:

Jahr	Yangtse-häfen	Südhäfen	Nordhäfen	Nordost-häfen
1863	51,1	45,1	3,8	—
1873	50,0	42,5	5,6	1,9
1883	49,7	43,1	4,9	2,3
1893	48,7	44,6	4,7	2,1
1903	54,4	32,1	10,6	2,9
1913	47,8	26,2	9,5	16,5

[8]) Siehe Yang, C., „Statistics of Chinas Foreign Trade, 1864—1928", Tab. XVII, und „Foreign Trade of China, 1931", S. 78.

Jahr	Yangtse-häfen	Südhäfen	Nordhäfen	Nordost-häfen
1923	51,2	16,5	16,6	15,7
1929	56,4	13,3	15,6	14,8
1930	56,5	16,3	13,6	13,7
1931	58,4	15,3	15,5	10,9
1932	55,2	16,9	21,7	6,2

Diese Zahlenreihen zeigen auf der einen Seite den gleichbleibenden Anteil der Yangtse-Häfen, die vor allem der hervorragenden Stellung Schanghais im chinesischen Außenhandel zu verdanken ist, auf der anderen Seite sowohl die sinkende Bedeutung der Süd-Häfen, als auch die wachsende Bedeutung der Häfengruppen im Norden und Nordosten. Damit ist bemerkenswert, wie sich infolge der politischen Ereignisse der Anteil der mandschurischen Häfen in den letzten Jahren vermindert.

III. Teil.

Die Nationalisierung des Zollwesens.

I. Abschnitt.

Die Ursachen und Ziele der Nationalisierung.

§ 32. Die Ursachen der Nationalisierung.

1. Die Zolltarif-Systemänderung.

Erst in der jüngsten Zeit hat jene sich über fast neun Jahrzehnte erstreckende Periode ihr Ende gefunden, in der der chinesische Zolltarif durch einseitige Konventionen gebunden war. Seit dem 1. Januar 1931 ist China wieder im Besitz seiner Zolltarifautonomie, und ein neuer Abschnitt seiner Zollgeschichte hat begonnen.

Fragt man nach den Ursachen, die diesem tiefgreifenden Wandel zugrunde liegen, so ist darauf hinzuweisen, daß sowohl in China als auch bei den Fremdmächten dank der sich im „Reich der Mitte" vollziehenden wirtschaftlichen und politischen Entwicklung Kräfte und Umstände am Werke waren, die auf eine Änderung der seit Mitte des 19. Jahrhunderts bestehenden Verhältnisse hinwirkten. Es waren dies:

1. der China und den Fremdmächten gemeinsame Wunsch, das chinesische Zollwesen durch Beseitigung der Binnenzölle grundlegend zu reformieren;

2. der Wille des chinesischen Volkes, sich aus den Fesseln der alten Verträge zu befreien;

3. die wirtschaftlichen Spannungen, die zwischen den Fremdmächten aufkamen und ihre einst einheitliche Haltung in der Konventionspolitik zerstörten.

2. Der in- und ausländische Wunsch nach Binnenzoll-Beseitigung.

Von jeher hatten die ausländischen Kaufleute in der Existenz der Binnenzölle ein Hemmnis für den Warenverkehr gesehen. Wohl versuchten sie, die zahlreichen willkürlichen und bedrückenden Binnenzölle, mit denen Import und Export belastet waren, durch Einführung der Transit-Abgabe abzulösen und sie dadurch erträglicher zu gestalten und vor allem fest zu fixieren. Aber völlig befriedigend war diese Regelung nicht. Denn alsbald ergaben sich Differenzen über den Geltungsbereich dieser Transit-Abgabe, die niemals endgültig beigelegt wurden, und die Durchführung der Vereinbarungen in den entfernteren Gegenden des Riesenreiches hatte angesichts des Widerstandes, den ihr die Provinzbehörden entgegensetzten, überhaupt ihre Schwierigkeiten.

Die ausländischen Kaufleute hatten somit ein starkes Interesse an einer Beseitigung des Binnenzollwesens, und ein Teil der Fremdmächte erklärte sich schon, ohne daß es zur Verwirklichung dieses Vorhabens gekommen ist, in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts bereit, China diesen Schritt zu erleichtern gegen das Zugeständnis einer Erhöhung der Konventionstarife, um ihm die Möglichkeit des notwendigen finanziellen Ausgleichs zu geben [1]).

Auch in chinesischen Wirtschaftskreisen wuchs seit dem letzten Viertel des vergangenen Jahrhunderts die Einsicht immer mehr, daß die Beibehaltung der Binnenzölle China sehr zum Nachteil gereiche. Diese Einsicht entstammte einerseits dem ständig fühlbarer werdenden Konkurrenzdruck, der von dem durch die Transit-Abgabe begünstigten Fremdhandel auf den unter der Binnenzollast seufzenden Binnenhandel ausgeübt wurde, und andrerseits dem Drang nach Handelsfreiheit, der sich in der allmählich sich entfaltenden einheimischen Industrie regte. Nur leidige Rücksichten auf die Lage der Staatsfinanzen waren es, die China daran hinderten, das Binnenzoll-System zu beseitigen.

---

[1]) Siehe S. 148/49.

Da nun aber auch die Fremdmächte erkannt hatten, daß aus fiskalischen Gründen eine Binnenzoll-Abschaffung bei Aufrechterhaltung der Fünf-Prozent-Basis der Außenzölle nicht möglich war, mußte der Wunsch, die Schranke der Binnenzölle niederzureißen, in unvermeidlicher Konsequenz die Frage der Neufundamentierung des Seezolltarifs aufrollen, wobei selbstverständlich zunächst nicht daran gedacht war, seinen Konventionscharakter aufzugeben.

3. Das Erwachen des chinesischen Nationalbewußtseins.

Daß es anders kam, daß die Vertragsbindungen des Zolltarifs verschwanden und China seine Tarifhoheit wiedergewann, ist in erster Linie der politischen Bewegung zu verdanken, die mit der Revolution von 1911 zum Durchbruch kam und dem nationalen Willen des chinesischen Volkes Ausdruck und Richtung verlieh. Es war das Ziel der chinesischen Nationalbewegung, zusammengefaßt und geformt durch die Kuomintang, geleitet von den Ideen Sun Yat-Sens, China das Selbstbestimmungsrecht über seine inneren Angelegenheiten, das ihm durch die vom Ausland aufgenötigten Verträge geschmälert worden war, und die Gleichberechtigung unter den Nationen der Welt, die es im Laufe des 19. Jahrhunderts eingebüßt hatte, zurückzuerobern, und die Wiedererringung der Zolltarifautonomie gehörte mit zu diesen Zielen.

Nichts hat zu dem Erwachen des chinesischen Nationalbewußtseins so viel beigetragen wie die Zollkonventionen, die China während der letzten hundert Jahre von den Fremdmächten aufgezwungen wurden. Sie beleidigten, indem sie China einseitig banden und es auf diesem wichtigen Gebiet staatlichen Lebens seiner Bewegungsfreiheit beraubten, das chinesische Nationalgefühl. Sie schädigten durch die Vorrechte, die sie dem ausländischen Kaufmann sicherten, die chinesische Wirtschaft. Nicht zuletzt an ihnen entzündete sich der Wille des chinesischen Volkes zum Widerstand gegen den Niedergang seiner politischen Weltgeltung, zur Wiedererringung seiner — zwar de jure nicht angetasteten, aber

de facto eingeengten — außenpolitischen Selbständigkeit, zur Modernisierung und Nationalisierung seines ökonomischen Lebens.

Gegen die Tsing-Dynastie, die jene alten Verträge hatte abschließen müssen, weil sie zu spät den Wandel der internationalen Verhältnisse erkannte und zu spät mit den notwendigen inneren Reformen begann, richtete sich die Revolution von 1911. Zunächst allerdings blieben die Bemühungen der jungen Republik, sich von diesen Verträgen zu befreien, erfolglos. Erst als 1927 die Nanking-Regierung gebildet worden war, gewann China, getragen von der Nationalbewegung des Volkes, die Stoßkraft, mit der es ihm gelang, seine Zolltarifhoheit wiederherzustellen.

4. Die wirtschaftlichen Spannungen unter den Fremdmächten.

Würde aber selbst die Kraft und der Tatwille des neuen China ausgereicht haben, die Zolltarifautonomie zu erringen, wenn ihm die Fremdmächte in dieser Frage noch so geschlossen gegenübergestanden hätten, wie sie es im 19. Jahrhundert taten?

Doch die Zeit hatte für China gearbeitet und die Verhältnisse grundlegend geändert.

Schon im 19. Jahrhundert gab es erhebliche Gegensätze zwischen den Fremdmächten. Sie stritten sich um die Gewinnung und Abgrenzung von „Einfluß-Sphären" im Fernen Osten. Aber damals waren sie sich noch darin einig, China politisch niederzuhalten und die wirtschaftlichen Vorteile zu sichern, die ihnen die Handelsverträge gewährten, und immer, wenn China versuchte, den Druck der politischen und vertraglichen Bindungen zu lockern, bildete sich ihre Front von neuem.

Allmählich aber differenzierten sich die ursprünglich gleichgerichteten Außenhandelsinteressen der Fremdmächte. Sonderinteressen machten sich geltend und riefen wirtschaftliche Spannungen unter ihnen hervor, und nicht alle Vertragspartner hielten mehr die alten Grundsätze der Konventionen für die „conditio sine qua non" ihrer Handelsbeziehungen zu China.

Erst unter der Wirkung des Weltkrieges und seiner Folge erscheinungen verstärkten sich diese Spannungen so, daß sie die Front der Fremdmächte tatsächlich sprengten.

Den Anstoß dazu gaben die Fremdmächte selbst, indem sie, um gefürchtete Konkurrenten vom ostasiatischen Markt überhaupt auszuschalten, Deutschland und Österreich im Versailler Diktat die Vertragsvorrechte in China nahmen und damit in die Verträge, die immer mehr den Charakter eines Kollektivvertrages erhalten hatten, die erste Einbruchsstelle schufen. Daß Sowjetrußland freiwillig auf seine Vertragsrechte verzichtete, hat politische Gründe; aber auch dieser Verzicht bedeutete, daß die alte Einheitsfront der Fremdmächte durchlöchert war.

So gewannen die wirtschaftlichen Diskrepanzen zwischen den Fremdmächten an Gewicht. Die Gegensätze beruhten:

1. auf der verschiedenen Intensität der Handelsbeziehungen mit China: Je größer der Außenhandel eines Landes war, um so mehr war es interessiert

a) an der wirtschaftlichen Hebung Chinas, die eine Kaufkraftstärkung seines Abnehmers bedeutete, und

b) an der Beseitigung der Binnenzölle, die ein Hebel zur Wirtschaftsförderung in China war.

Dagegen gab es eine Reihe von Vertragspartnern, für die ein solcher Gesichtspunkt der „Marktpflege" weniger bedeutsam war und die mit der Ausnutzung der gegebenen Vertragsvorteile zufrieden waren.

Zu den ersten Staaten waren zu rechnen: England, die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan.

2. auf den verschiedenen Sonderinteressen des Außenhandels: Die Vereinigten Staaten, die hochqualifizierte Fertigwaren importierten, die verhältnismäßig eine hohe Zollbelastung vertragen können, standen der Frage der Gestaltung des chinesischen Zolltarifs anders gegenüber als Japan, das zollempfindliche industrielle Massenproduktion nach China wirft.

China verstand es, diese Spannungen zwischen den Fremdmächten politisch klug und geschickt auszunutzen, und so glückte es ihm, sein Ziel zu erreichen. Über die besondere Konstellation in den Jahren um 1928 wird noch zu reden sein [2]).

§ 33. Die Ziele der autonomen Zollpolitik.

1. Der Aufbau eines Schutzzoll-Systems.

Wie immer, wenn um Freiheit gerungen wird, lautet die Frage nicht nur „Freiheit wovon?", sondern auch „Freiheit wozu?"

Im Falle des chinesischen Zollwesens ist die Antwort im Negativen: Befreiung von den bisherigen einseitigen Verträgen, Befreiung von den Konventionsbindungen des Zolltarifs. Und die Antwort im Positiven ist: Freiheit zu einer eigenen, ungebundenen, den nationalen Interessen gerecht werdenden Zollpolitik.

Es ist ein Ziel Chinas, mit dem Neubau seines Zolltarifs und mit der Bewegungsfähigkeit seiner Zollpolitik die moderne ökonomische Entwicklung innerhalb seiner Reichsgrenzen nach Möglichkeit zu fördern. Es will ein Zollsystem, das bei niedrigen Importzöllen auf Rohstoffe und industrielle Produktionsmittel, bei hohen Importzöllen auf alle Fertigwaren, die das Land selbst herstellt oder selbst herzustellen in der Lage ist, und bei niedrigen Exportzöllen, die eigentlich nur noch aus fiskalischen Bedürfnissen erhoben werden und zum Verschwinden in der Zukunft verurteilt sind [3]), sich den Zollsystemen moderner Staaten anpaßt. Es ist ein System des Schutzzolles, das die aufstrebenden modernen Wirtschaftszweige „erziehen" soll, sie in ihrer Jugend davor sichern soll, von der starken ausländischen Konkurrenz überrannt zu werden, sie schützen soll, bis sie einem freien Wettbewerb mit den alten Industrien der Welthandelsländer gewachsen sind. Nur so läßt sich ja, wie die wirtschaftshistorische Erfahrung lehrt, überhaupt eine Industrialisierung einer bisher ökonomisch andersgearteten Volkswirtschaft erreichen.

---

[2]) Siehe S. 165 ff.
[3]) Siehe S. 183/84.

2. Das Betreten zollpolitischen Neulandes.

Die Wiedererringung der Tarifhoheit gestattet China nicht nur den Erlaß eines autonomen Zolltarifs, der Zollfestsetzungen enthält, wie sie dem wohlverstandenen chinesischen Eigeninteresse entsprechen, sondern auch den Abschluß von Handelsverträgen, die frei sind von der bisher gültigen einseitigen Meistbegünstigungsklausel.

China hat also in diesen letzten Jahren zoll- und handelspolitisch Neuland betreten. Es hat die theoretischen Erkenntnisse moderner Zollpolitik nunmehr praktisch durchzuführen. Es hat die mannigfaltigen, zum Teil sehr weitgehenden und nicht immer parallel laufenden Wünsche der einzelnen Kreise der chinesischen Wirtschaft in Einklang zu bringen mit den Gesamtinteressen des chinesischen Volkes. Es hat die fiskalischen Bedürfnisse der Reichskasse mit den ökonomischen Bedürfnissen der Gewerbe- und Handelszweige auszugleichen. Wie weit das durch die erlassenen Zolltarife gelungen ist, kann erst die Zukunft lehren. Die Zeit ihres Inkraftseins ist noch zu kurz, als daß darüber ein abschließendes Urteil schon jetzt möglich wäre. Zoll- und handelspolitisch muß China also gewissermaßen experimentieren. Aber solche „Experimente" finden in der feststehenden Zielsetzung, China wirtschaftlich zu modernisieren, ihre selbsttätige Richtschnur.

II. Abschnitt.

Die Beseitigung der Binnenzölle.

§ 34. Die Aufhebung der Binnenzölle.

1. Die ersten Bemühungen um Beseitigung der Binnenzölle.

Schon in der Zeit nach 1842, insbesondere aber in den Jahren nach Einführung des Likins, bedrängten die ausländischen Kaufleute ihre Regierungen, den Außenhandelswaren eine Befreiung von den chinesischen Binnenzöllen zu erwirken. Das

Ergebnis ihrer Vorstöße war, daß 1858 eine Ablösung, die Transit-Abgabe, vertraglich festgelegt wurde.

Aber immer mehr erkannten die fremden Kaufmannskreise das Ungenügende dieser Regelung. Zunächst einmal kaufte die Transit-Abgabe nur in beschränktem Maße — vom Hafen bis zu einem angegebenen Bestimmungsort im Landesinnern oder umgekehrt — ihre Waren von der Binnenzoll-Zahlung los, während darüber hinaus die Likin- und Binnenzoll-Belastung voll zu tragen war und einen freizügigen Handel hinderte[1]). Sodann setzte die durch die Binnenzölle bedingte Lokalisierung des chinesischen Wirtschaftslebens der Aufnahmefähigkeit Chinas für ausländische Produkte überhaupt Grenzen.

Daher wurde unter den fremden Kaufleuten die Forderung nach gänzlicher Aufhebung der Binnenzölle immer stärker, eine Forderung, die dann auch von den stetig sich mehrenden fortschrittlichen Elementen der chinesischen Wirtschaft aufgenommen wurde.

2. Die nichtratifizierten Vereinbarungen von 1902 bis 1904.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann die Pekinger Zentralregierung, sich gegenüber diesen Wünschen auf Beseitigung der Binnenzölle aufzuschließen, ja sie übernahm in Verhandlungen, die 1902 zu einem Vertrage mit England, 1903 mit den Vereinigten Staaten und Japan und 1904 mit Portugal führten, selbst die Initiative zu einer solchen Regelung. Allerdings wies sie auf die Schwierigkeit hin, einen Ersatz zu finden, der den Einnahmeausfall auszugleichen vermochte. Sie erklärte, daß angesichts der finanztechnischen Verhältnisse der einzig gangbare Weg, der auch wegen der bisherigen niedrigen Tarife unbedenklich erscheinen mußte, die Erhöhung der Außenzölle wäre.

Die Gründe, die die chinesische Zentralregierung zu einer solchen Haltung veranlaßten, liegen — wie man annehmen darf —

[1]) Die Frage, wie weit die Transit-Abgabe die Inlandszölle und -steuern ablöste, war, wie gezeigt worden ist, strittig. Aber in der Praxis wurde sie im oben angeführten Sinne beantwortet.

sowohl in wirtschaftlichen als auch in finanziellen und politischen Erwägungen. Der Likin, der den Hauptanteil der Binnenzölle ausmachte, war eine Provinzialsteuer, der Seezoll dagegen eine Einnahmequelle der Zentralregierung. Eine Erhöhung des Außenzolles bei gleichzeitiger Abschaffung des Likin mußte also nicht nur die finanzielle Position, sondern auch die politische der Zentralregierung gegenüber den Provinzen verstärken, die dann „Kostgänger" von Peking geworden wären.

In den Verträgen mit England, Amerika, Japan und Portugal waren Paragraphen aufgenommen worden, die bei gleichzeitiger Aufhebung des Likin eine Erhöhung des Importzolles auf 12,5 % und des Exportzolles auf 7,5 % vorsahen [2]). Diesen Staaten erschien die Likinbeseitigung und damit eine Hebung der chinesischen Wirtschaft vorteilhafter als die Niedrighaltung der Seezölle. Aber diese Vereinbarungen konnten nicht ratifizeirt werden, da die anderen Staaten eine Erhöhung der Seezölle ablehnten [3]).

Gegen diese Vertragsbestimmungen richtete sich der Widerstand auch jener ausländischen Kaufleute, die der Meinung waren, daß die chinesische Zentralregierung keine Macht habe, die Provinzialregierungen zu verhindern, trotzdem weiter Likin, eventuell unter anderem Namen, zu erheben, so daß also die Likinabschaffung nur auf dem Papier gestanden, die Zollerhöhung aber effektiv geworden wäre [4]). Da sie dann schon mehr Vertrauen zum Transit-Abgabe-System hatten, wandten die ausländischen Kaufleute ihren Einfluß bei ihren Regierungen auf, es bei dem bisherigen Zustand zu belassen und diese Vertragsbestimmungen nicht zu ratifizieren.

3. Die Versuche in der Zeit von 1911—1925.

Nach der Errichtung der Republik mehrten sich die Eingaben der chinesischen Handelskammern aus allen Provinzen, die die Regierung um Beseitigung des Likin ersuchten.

---

[2]) Siehe § 8 Vertrag mit England, § 4 mit USA., § 1 mit Japan und § 9 mit Portugal.

[3]) Siehe „Wiederherstellung der chinesischen Zollautonomie", 1. Abt., S. 47/49.

[4]) Siehe Nord, „Die Handelsverträge Chinas", S. 152.

Die chinesische Regierung nahm auch sofort Verhandlungen mit den fremden Mächten auf, die aber ergebnislos verliefen.

China verband seine Forderung auf Änderung des Seezolltarifs stets mit dem Vorschlag der Aufhebung des Likin.

So wurde auf der Washington-Konferenz von 1921 der Beschluß gefaßt, einen besonderen Ausschuß einzusetzen, der die Beseitigung des Likin überwachen und für die Durchführung der bisher nichtratifizierten Vereinbarungen aus den Verträgen von 1902—1904 sorgen sollte [5]).

4. Die Vorschläge auf der Zollkonferenz von 1925/26.

Auf Grund der Washingtoner Abmachungen rief die Pekinger Regierung 1925 eine Zollkonferenz mit den Fremdmächten ein. Am 16. Dezember trafen die Vertreter von neun Staaten in Peking zusammen [6]). Die chinesische Regierung legte ihnen folgende Vorschläge vor:

1. Der Likin sollte bis Ende 1928 völlig abgeschafft werden. Jede Provinzialregierung soll über ihre Likineinnahmen innerhalb sechs Monate der Zentralregierung genauen Bericht erstatten, und gleichzeitig sollen besondere Beamte der Zentralregierung die Finanzsituation in den einzelnen Provinzen nachprüfen. Innerhalb weiterer sechs Monate prüft dann die Zentralregierung die eingegangenen Berichte und sorgt für einen Ausgleich des Verlustes der Likineinnahmen.

2. Der Ertrag aus dem Likin wird für alle Provinzen zusammen, obwohl es keine ständigen genauen Statistiken darüber gibt, auf ungefähr 70 Millionen Silber-$ geschätzt. Der Ausfall soll zunächst aus dem erhöhten Einkommen des Außenhandelszolles gedeckt werden und später aus den übrigen Steuereinnahmen der Provinzen [7]).

---

[5]) Siehe „Wiederherstellung der chinesischen Zollautonomie", 1. Abt., S. 1/6 und 7, und Chia, „Zollautonomie", 1. Abt., S. 50/63.

[6]) Siehe „Kuo Wen Chau Pao" (Reichswochenbericht), Bd. 8, 1. S. 2/3.

[7]) Siehe: She se Chin Pao (Neuer Zeitungsbericht) 1. Nov. 1925.

5. Das Vorgehen der chinesischen Nationalregierung 1927.

Die Absicht, den Likin vor dem 1. Januar 1929 zu beseitigen, war dem ganzen Volk von der Regierung bekanntgegeben worden. Aber politische Ereignisse verhinderten ihre Durchführung.

Die chinesische Nationalregierung, die 1927 ausgerufen wurde, erließ als eine ihrer ersten Amtshandlungen die Proklamation der Tarifautonomie[8]).

Mit der Herstellung der Tarifhoheit sollte vom 1. September 1927 ab der Likin in 6 Provinzen, nämlich Kiangsu, Nanghwei, Tschekiang, Fukien, Kwantung und Kwangsi, beseitigt werden. Ein Durchführungsgesetz vom 20. Juli 1927 brachte einen autonomen Importzolltarif, Bestimmungen über die Aufhebung der Binnenzölle und über die Erhebung einer Produktionssteuer.

Aber angesichts der politischen Wirren ließen sich diese gesetzgeberischen Akte nicht verwirklichen, und die Frist, die der Vorbereitung zur Abschaffung der Binnenzölle dienen sollte, mußte verlängert werden.

6. Die Konferenzbeschlüsse von 1928 und ihre Durchführung.

Doch nicht nur die Verhandlungen mit den fremden Mächten auf Änderung der Handelsverträge gingen in dieser Zeit weiter, auch die Frage der Beseitigung des Likin ruhte nicht.

Auf einer Wirtschaftskonferenz chinesischer Kaufleute und Industrieller, die vom 20.—28. Juni 1928 stattfand, wurde eine Entschließung angenommen, die die Beseitigung aller Binnenzölle und an ihrer Stelle die Einführung einer Verbrauchssteuer, einer „Consumtion Duty", forderte.

Kurz darauf, vom 1.—9. Juli, tagte eine Konferenz der chinesischen Finanzbehörden, die einen Ausschuß bildete, der die Abschaffung des Likin und der Binnenzölle vor-

---

[8]) Siehe Kian, „Literaturquelle des chinesischen Zollwesens", 16. Abt., S. 7—8.

bereiten sollte. In seinen Sitzungen, die in der Zeit vom 15. bis 24. Juli abgehalten wurden, legte der Ausschuß folgendes Programm fest:

Bei den Likinämtern der Provinzen sollten bis Ende September, bei ihren Zweigämtern bis Ende November 1928 beseitigt werden: 1. der Likin; 2. die besonderen Warensteuern, die eine Modifikation des Likin waren; 3. der Transportzoll und 4. der Marktzoll. Gleichzeitig sollte auch das Finanzministerium bis Ende November abschaffen: 1. die Warenabgaben für den Eisenbahntransport; 2. den Likin für Postpakete; 3. die Regulärzölle außerhalb 50 Li der Vertragshäfen; — bis Ende Dezember beseitigen: 4. die Transit-Abgabe; 5. den Küstenzoll und 6. die Regulärzölle innerhalb 50 Li der Vertragshäfen, und zwar einschließlich aller etwaiger besonderer Zusatztarife. Nur diejenigen Regulärzollämter, die in Frage kamen an den Landesgrenzen oder an der Meeresküste Import- und Exportzoll zu erheben, sollten auch weiterhin bestehen bleiben[9]).

Allerdings konnte auch dieser vom Finanzausschuß für die Aufhebung der Binnenzölle festgesetzte Termin nicht eingehalten werden; wiederum zwangen die politischen Verhältnisse zu einer Verschiebung.

Erst am 1. Januar 1931 kam es zur Verwirklichung dieser Maßnahmen[10]). Seitdem gibt es in China weder Regulärzölle, noch Likin, noch Transit-Abgaben. Nur der Küstenzoll ist vorläufig bestehen geblieben.

7. Die Überweisung der Grundsteuer an die Provinzen.

1928 traf das Finanzministerium noch eine weitere wichtige Änderung des chinesischen Finanzsystems: in Anbetracht der bevorstehenden Aufhebung der Binnenzölle überwies die Zentralregierung die Einnahmen aus der Grundsteuer (90 Mill. $), die bisher ihr zugeflossen waren, an die Provinzen (ein erheblicher Teil des Grundsteuer-Aufkommens

[9]) Siehe „Kuo Wen Chau Pao" (Reichswochenbericht), Bd. 8, 1. S. 4/5.

[10]) Siehe Kian, „Literaturquelle des chinesischen Zollwesens", 16. Abt., S. 7/8, und Bericht des Finanzministeriums (Manuskript).

stand von jeher den Provinzialregierungen zu) und ließ sich bis zur Herstellung der Zollautonomie die Einnahmen aus dem Likin von den Provinzen übertragen (ca. 80 Mill. $).

§ 35. Der finanzielle Ausgleich der Binnenzoll-Aufhebung.

1. Der Einnahme-Ausfall.

Die finanzielle Einbuße, die die Zentralregierung infolge der Aufhebung der Binnenzölle erlitt, war beträchtlich. Es fielen an Einnahmen nach den Finanzausweisen von 1929 dadurch fort:

Likin	80 000 000 $
Regulärzölle	7 750 000 $
Küstenzoll	5 400 000 $
Transit-Abgabe	3 600 000 $
Eisenbahnzoll	1 540 000 $
Postpaket-Likin	1 070 000 $
Insgesamt	99 360 000 $

Die Einnahmen aus den Binnenzöllen haben sich seit dem Jahre 1924, in dem sie mit 82 826 000 $ angegeben wurden, tatsächlich wohl kaum erhöht. Vielmehr erklärt sich die Differenz daraus, daß die Likineinnahmen, die seit dem „Finanzausgleich" von 1928 der Zentralregierung zuflossen, höher geschätzt wurden, während früher die Provinzialbehörden glaubten, ihre Einnahmen der Zentralregierung gegenüber möglichst gering angeben zu müssen [11]).

2. Der Ausgleich aus der Seezoll-Mehreinnahme.

Zur Deckung des Einnahmeausfalls stand der Zentralregierung zunächst die Mehreinnahme aus dem Außenhandelszoll zur Verfügung. Die autonome Handhabung des Seezolltarifs brachte in den nachfolgenden Jahren, wenn man die Entwicklung in Haikuan-Taels oder Silberdollars verfolgt, eine Einnahmesteigerung, dagegen in amerikanische Golddollars umgerechnet, einen nicht unbeträchtlichen Einnahmeverlust.

[11]) Siehe S. 69/70.

Seezolleinnahmen

Jahr	Hk-Tael	Silber-$	Gold-$
		in Millionen	
1929	152,8	210,8	97,8
1930	180,6	245,6	83,1
1931	247,1	350,9	84,0
1932	200,2	290,3	68,1

Nominell reichte zwar die Mehreinnahme von 140,1 Millionen Silberdollar, die 1931 gegenüber 1929 an Seezoll zufloß, mehr als genug aus, um den Einnahme-Ausfall der Zentralregierung aus der Likinbeseitigung zu decken. Tatsächlich wurde aber diese Mehreinnahme infolge der Silberentwertung illusorisch, so daß man sich nach anderen Einnahmequellen umsehen mußte [12]).

3. Der Ausgleich durch die „Konsumtionssteuer".

Zum weiteren Ausgleich der Ausfälle führte daher das Finanzministerium gemäß den Beschlüssen des Finanzausschusses vom Herbst 1928 eine Konsumtionssteuer ein, die von einer Reihe von Erzeugnissen erhoben wird und deren Einnahmen der Zentralregierung zufließen. Auch schon in den nichtratifizierten Vereinbarungen der Verträge von 1902—1904 hatten die fremden Vertragspartner die Einführung einer solchen Konsumtionssteuer zugestanden — damals allerdings mit der Beschränkung, daß es sich um eine Steuer auf chinesische Erzeugnisse handelte, die nicht für den Export bestimmt waren [13]).

Es handelt sich hier um reguläre Verbrauchssteuern. Sie haben gegenüber dem Likin den Vorteil, daß sie nur eine Anzahl von Produkten belasten. Aber diese Belastung wichtiger Erzeugnisse ist in volkswirtschaftlicher wie in sozialer Hinsicht zweifellos schädlich. Insbesondere ist die relativ hohe Besteuerung von Textilien, Seide, Baumwollgarn, Bergwerksprodukten und Baumwolle wirtschaftlich und die von Mehl, Zucker, Arzneien, Sojabohnen sozial nicht zu rechtfertigen. Immerhin ist bei der Beurteilung dieser Verbrauchssteuern zu berücksich-

[12]) Proklamationstelegramm der Likinabschaffung vom Finanzministerium v. 23. 12. 1930.

[13]) Siehe „Treaties between China and Foreign States" I. S. 359.

tigen, daß in China vorläufig eine Einkommen- und Vermögenssteuer nicht eingeführt ist, ihm also nur der Weg der indirekten Steuern offensteht. Es ist zu erwarten, daß mit der Entwicklung des chinesischen Finanzsystems auch diese Verbrauchssteuern verschwinden und die letzten Schranken zu einem freien Handelsverkehr fallen.

Mit dieser Konsumsteuer werden belegt: Zucker, Textilien, Seide, Baumwollgarn, Mehl, Öle aller Arten, Tee, Papiere, Stanniol, See-Erzeugnisse, Ölsamen, Porzellan, Tiere (mit Ausnahme von Haustieren), Arzneien, Lacke, Leder und Pelzwaren, Bergwerksprodukte (soweit sie in großen Betrieben gefördert werden), Kokons, Sojabohnen und Baumwolle.

Die Verwaltung der ersten fünf Produkte steht unter der Zentralregierung, die der übrigen unter den Provinzialbehörden. Die Steuer wird bei den Produzenten erhoben mit der Maßgabe, daß in denjenigen Provinzen, in denen die betreffenden Waren nicht in großen Mengen produziert werden, eine Versteuerung überhaupt nicht stattfindet.

Die Provinzialbehörden haben in der Festsetzung der Steuerhöhe ziemlich freie Hand. Sie müssen sich nur innerhalb eines von der Zentralregierung erlassenen Rahmengesetzes halten, das vorsieht, daß der Steuersatz für Gebrauchswaren 2,5 bis 5 %, für Halbluxusartikel 7,5—10 % und für reine Luxusgegenstände 12,5—17,5 % betragen soll[14]).

Die Konsumtionssteuer brachte — einschließlich der „rolled tobacco tax", die auch schon früher erhoben wurde — für die Zentralregierung folgende Erträge[15]):

	1929/30	1930/31	1931/32
		in Millionen $	
1. Rolled tobacco tax	36,6	46,0	62,1
2. Flour tax	3,9	4,1	5,6
3. Cotton yarn tax	—	2,3	17,1
4. Match tax	—	0,7	3,3
5. Cement tax	—	0,3	0,6
Summe:	40,5	53,3	88,7

[14]) Siehe „Kuo Wen Chau Pao (Reichswochenbericht), Bd. 8, 1. S. 6.
[15]) Siehe „China Year Book" 1933.

4. Der Ausgleich für die Provinzen durch Grund- und Gewerbesteuer.

Den Provinzen war, wie gesagt, 1928 der bisher von der Zentralregierung vereinnahmte Teil der Grundsteuer als Ersatz für die Binnenzölle überwiesen worden. Leider läßt sich angesichts der chaotischen Finanzverhältnisse in China während der Bürgerkriegswirren — ein vollständiges Budget gab es damals nicht — nicht feststellen, wie hoch dieser Anteil der Zentralregierung an den Grundsteuern war. Fest steht nur, daß er längst nicht mehr nach Peking in voller Höhe abgeliefert worden war. Anfang 1929 schätzte der Finanzminister die Gesamteinnahmen aus der Grundsteuer, die nunmehr vollständig den Provinzen zufiel, auf 90 081 000 Silberdollar[16]).

Aus der Tatsache, daß die Zentralregierung sich 1931 veranlaßt sah, in Gestalt einer reformierten Gewerbesteuer für die Provinzen eine neue Einnahmequelle als Ersatz für den Likin zu erschließen, läßt sich erkennen, daß die Grundsteuerüberweisung kein genügender Ausgleich war. Vorbereitet durch die „Verordnung zur Erhebung der Gewerbesteuer in den Provinzen" vom 15. Januar 1931, wurde am 6. Juni 1931 das Gewerbesteuergesetz verkündet.

In diesem Gesetz wurde festgelegt, daß die Gewerbesteuer eine Provinzialsteuer ist, daß alle gewerblichen Betriebe — die Landwirtschaft wird ausdrücklich ausgenommen — Gewerbesteuer zu zahlen haben, wenn ihr Bruttoertrag mehr als 1000 $ oder ihr Nettoertrag mehr als 100 $ jährlich beträgt oder ihr Betriebskapital über 500 $ hinausgeht. Befreit von der Gewerbesteuer sind öffentliche Betriebe der Nationalregierung, der Provinzen und der Gemeinden, gemeinnützige und wohltätige Unternehmungen, Fabriken, die an die Nationalregierung eine Versandsteuer zahlen, und Aktienbanken, die eine Ertragssteuer zu entrichten haben.

Als Steuermaßstab gilt entweder der gewerbliche Ertrag, das Betriebskapital oder der Nettoertrag. Ist der gewerbliche Ertrag der Maßstab, so staffelt sich der Steuersatz zwischen

[16]) Siehe „China Year Book" 1929/30, S. 638/50.

2—10 %, beim Betriebskapital zwischen 4—20 %. Ist der Nettoertrag als Grundlage genommen, so beträgt der Steuersatz

2—5 %,	wenn Nettoertrag	nicht über	15 %
5—7,5%,	„ „	„ „	15—25 %
7,5—10 %,	„ „	mehr als	25 %

des Betriebskapitals ausmacht.

Finanzausweise über die Erträge dieser Gewerbesteuer liegen nur für das zweite Halbjahr 1931 vor. Wir setzen sie in Vergleich zu der Grundsteuer, um überhaupt einen Maßstab zu gewinnen [17]):

Provinz	Gewerbesteuer in 1000 Silberdollar	Grundsteuer
Kiangsu	268	2419
Tschekiang	1257	2910
Anwhei	325	1647
Hope	2702	3290
Honan	639	2157
Schantung	1007	7267
Schensi	163	2393
Hunan	300	894
Hupeh	544	538
Kiangsi	71	1560

Wie weit diese Angaben vollständig und richtig sind und wie weit sich in ihnen schon die neuen Gewerbesteuereinnahmen ausdrücken und nicht nur die bisherigen alten, die mit dem neuen Gewerbesteuergesetz abgeschafft wurden, läßt sich nicht beurteilen. Es hat aber den Anschein, als ob diese neuen Deckungsmittel für die Provinzen ausreichend sind, um den Ausgleich für die Likineinnahmen zu bilden.

5. Die Beibehaltung des Küstenzolls.

Mit der Beseitigung des Likin und der Binnenzölle kamen, wie besonders betont sein soll, auch die Transit-Abgaben in Fortfall. Nur auf die Einnahmen aus dem Küstenzoll glaubt die chinesische Regierung vorläufig nicht verzichten zu

[17]) Siehe „China Year Book" 1933, S. 194.

können. Er wurde laut Regierungserlaß vom 11. Mai 1931 beibehalten, allerdings unter veränderten Namen für einheimische Waren, die per Dampfer unter den „General Regulations" zwischen den geöffneten Häfen transportiert werden, unter der Bezeichnung „Transshipment Duty", sonst unter dem Namen „Interport Duty".

6. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Binnenzollabschaffung.

Die Aufhebung der Binnenzölle hat die chinesische Wirtschaft von einer großen Hemmung befreit. Abgaben, die zum Teil jahrhundertealt waren, die Handel und Verkehr lähmten und knebelten und die Entwicklung zu einer modernen arbeitsteiligen Wirtschaft verhinderten, sind in Fortfall gekommen. Es ist kein Zweifel, daß mit der Beseitigung der Binnenzölle, bei allen Bedenken, die man gegen die neu eingeführten Verbrauchssteuern vorbringen kann, diese Modernisierung der chinesischen Wirtschaft, die ja schon seit Jahrzehnten eingesetzt hat, nun reibungsloser und schneller vonstatten gehen wird und daß damit auch eine wirtschaftliche Kräftigung und Hebung Chinas einsetzen wird.

III. Abschnitt.

Die Wiederherstellung der Zolltarifautonomie.

§ 36. Chinas Verhandlungen um die Zolltarifautonomie.

1. Die beiden Perioden des Kampfes um die Zolltarifautonomie.

Den Kampf gegen die ungleichen Verträge, den China während des Weltkrieges aufnahm und in der Nachkriegszeit erfolgreich beendete, kann man in zwei Abschnitte gliedern:

1. Die Zeit von 1917—1926, in der China durch Verhandlungen sein Ziel zu erreichen suchte;
2. die Zeit von 1927—1931, in der China selbständig handelspolitische Maßnahmen traf und die Westmächte zur Anerkennung seiner Zolltarifautonomie veranlaßte.

2. Die Verhandlungen 1917—1918.

Die Zeit der Verhandlungen setzte ein mit dem Jahre 1917, als China, durch weitgehende Versprechungen der Entente-Staaten bewogen, den mitteleuropäischen Mächten den Krieg erklärte. China glaubte auf Grund dieser Versprechungen schon am 25. Dezember 1917 in der Frage des Zolltarifs selbständig vorgehen und durch Veröffentlichung von Zollbestimmungen für diejenigen ausländischen Staaten, welche nicht in einem Vertragsverhältnis mit ihm standen, der allgemeinen, nach der Beendigung des Weltkrieges vorgesehenen Regelung vorgreifen und sie in gewisser Weise festlegen zu können. Dieser Tarif wollte den Import von Luxusgütern mit einem Satz von 30—100 %, von sonstigen Waren mit einem Satz von 20 bis 30 %, von Gebrauchsartikeln mit einem Satz von 10—20 % und von notwendigen Rohstoffen mit einem Satz von 5—10 % ad valorem belegen. Außerdem war eine Klausel angefügt, nach der es im Belieben der chinesischen Regierung stehen sollte, die Zollsätze weiter zu steigern, falls es sich als nötig erwies [1]).

Doch verzichtete China auf Anraten des Generalzollinspektors auf die Durchführung dieser Zollbestimmungen und erreichte 1918 bei den Verhandlungen mit den Vertragsmächten nur eine neue Revision auf der alten Grundlage, die zudem ungenügend war: die spezifischen Zölle wurden auf der Basis der schon überholten Warenpreise von 1912—1916 berechnet.

3. Die Versailler Friedenskonferenz 1919.

Auf der Pariser Friedenskonferenz von 1919, die den Weltkrieg beendete, das Selbstbestimmungsrecht der Völker zu proklamieren und die internationalen Konfliktstoffe beseitigen zu wollen behauptete, machte China im Vertrauen auf die gegebenen Versprechungen den nächsten Vorstoß, sich von den Fesseln der einseitigen Handelsverträge zu befreien.

Die chinesische Delegation reichte der Konferenz Vorschläge über die Neugestaltung der Verträge ein. Von 1921 ab sollte jener Zolltarif von 1917, der für die Nichtvertragsstaaten gedacht war, als autonomer Tarif für alle

[1]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 1. Abt., S. 47/49.

Fremdmächte in Kraft gesetzt werden. Für die Übergangszeit erklärte sich China bereit Tarifverhandlungen abzuschließen, in denen

a) es Herabsetzungen der autonomen Zollsätze bei Gegenseitigkeit — aber auch nur dann — gewähren wollte;

b) durch Staffelung des Tarifs Luxusartikel eine schwere, Gebrauchsgegenstände und Rohstoffe hingegen nur eine geringe Belastung erfahren sollten;

c) der Zollsatz im allgemeinen nicht weniger als 12,5 % betragen sollte, um einen finanziellen Ausgleich für die beabsichtigte Abschaffung des Likin zu erhalten;

d) festgestellt wurde, daß nach Beseitigung des Likins und nach Ablauf dieser Interimsverträge von 1921 an China völlig freie Hand in der Bemessung der Zollsätze haben sollte.

Diesen Vorschlägen wurden folgende Begründungen beigegeben:

Für die bisher in den Handelsverträgen stipulierte Meistbegünstigungsklausel hat China — ganz gegen die allgemeinen internationalen Gepflogenheiten — kein Äquivalent erhalten. Daß in den Verträgen kein Unterschied zwischen Rohstoffen, Gebrauchsgegenständen und Luxusartikeln gemacht worden ist, steht im Widerspruch zu den handelspolitischen Prinzipien, die von der Wissenschaft allgemein für ein Land in der Verfassung Chinas als wichtig und notwendig angesehen werden. Zudem erleidet China dadurch große Zollverluste und ist durch die starre Bindung jeder Möglichkeit beraubt, überhaupt irgendeine Handelspolitik zu treiben. Diese Zollverluste aber haben zur Folge, daß China seinen staatlichen Finanzbedarf nur mit Hilfe des wirtschaftlich schädlichen Binnenzolls aufbringen kann, obwohl die chinesische Regierung schon in den Verträgen von 1902 mit England und von 1903 mit Amerika und Japan ihre Bereitwilligkeit zum Ausdruck brachte, den Likin zu beseitigen, nachdem ihr durch Erhöhung der Seezollsätze auf 12,5 % ein finanzieller Ausgleich geboten wurde [2]).

Die Forderungen und Argumente Chinas wurden aber auf der Konferenz von 1919 überhaupt nicht erörtert. Man lehnte jeg-

[2]) Siehe S. 149.

liche Diskussion ab mit der Begründung, daß die Behandlung dieser Frage nicht zu dem Aufgabenkreis der Konferenz gehöre. Das war für die chinesische Regierung wie für das chinesische Volk eine bittere Enttäuschung [3]).

4. Die Washingtoner Konferenz 1921/22.

Doch diese Enttäuschung entmutigte China nicht, bei der nächsten sich ihm bietenden Gelegenheit, auf der Washingtoner Konferenz (29. November 1921 bis 4. Januar 1922), die Handelsvertragsfrage von neuem aufzurollen.

Die Washingtoner Konferenz war einberufen worden, um neben der Frage der Seerüstungen auch die politischen Probleme des Pazifischen Ozeans im Sinne einer Befriedung und Ausmerzung aller Streitmöglichkeiten zu behandeln. Zu diesen pazifischen Problemen gehörte auch die chinesische Zollfrage. China bestand auf Einlösung des ihm 1917 gegebenen Versprechens, und die Großmächte insgesamt konnten sich ihr nicht weiter entziehen, zumal auch die Vereinigten Staaten von Amerika auf der Behandlung dieser Frage bestanden.

Diesem Forum der internationalen Mächte [4]) unterbreiteten die chinesischen Vertreter neue Vorschläge:

1. Die Konferenzteilnehmer sollten beschließen, daß China nach einer bestimmten Frist seine Zolltarifautonomie wiedererlangt;

2. vom 1. Januar 1922 ab sollte der Importzoll auf 12,5% erhöht werden;

3. die Konferenzteilnehmer sollten zustimmen, daß China nach eigenem Gutdünken einen autonomen Zolltarif mit gestaffelten Importzöllen aufstellt, der nach Wiedererlangung der Zolltarifhoheit in Kraft tritt.

In der Kommission, die auf der Konferenz zur Behandlung der chinesischen Zollfrage gebildet wurde, präzisierte der Delegierte Chinas diese Vorschläge: sofortige Erhöhung des Import-

[3]) Siehe „Wiederherstellung der chinesischen Zollautonomie", 2. Abt., S. 1—6, und Chia, „Zollautonomie", 1. Abt., S. 50—56.

[4]) Vereinigte Staaten von Amerika, Belgien, England, Frankreich, Italien, Japan, Holland und Portugal.

zolls auf 12,5 % mit Zusatzzoll für Luxusartikel; Aufhebung des Likins ab 1. Januar 1924; innerhalb der nächsten fünf Jahre Abschluß von neuen Handelsverträgen zwischen China und den Fremdmächten, in denen der Importzoll nicht höher als 25 % ist und die zehn Jahre lang — vom Abschluß der Washingtoner Konferenz ab gerechnet — in Kraft bleiben; von dann an Ungültigkeit aller bisherigen Vertragsbestimmungen über die Zölle; sofortige Beseitigung der Zollermäßigungen beim Verkehr über die Landgrenzen; Erklärung Chinas, an dem bisherigen System der Seezollverwaltung keine Änderungen vorzunehmen und das für die Auslandsschulden verpfändete Seezolleinkommen nicht für andere Zwecke zu verwenden [5]).

5. Der Neun-Mächte-Vertrag von 1922.

Nach langwierigen Erörterungen kam schließlich am 6. Februar 1922 ein Neun-Mächte-Vertrag über das chinesische Zollwesen zustande. Danach wurde das chinesische Zollsystem in drei Zeitabschnitten verändert:

1. Sofort wurde durch Verbesserung der Warenpreisfestsetzungen ein fünfprozentiger Effektivzoll eingeführt.

2. Eine besondere, von China und den Vertragsmächten gebildete Zollkonferenz sollte die baldige Abschaffung des Likins und die Verwirklichung der Zolltarifvereinbarungen in den Verträgen von 1902—1904 regeln.

3. In einer von der Zollkonferenz zu bestimmenden Übergangszeit wurde die Erhebung eines Zusatzimportzolles von 2,5 % auf die gewöhnlichen Warengattungen und bis zu 5 % auf die Luxusartikel genehmigt [6]).

Diese Regelung der Zollfrage durch den Neun-Mächte-Vertrag befriedigte zwar die Wünsche des chinesischen Volkes in keiner Weise. Wie sehr diese Regelung die tatsächlichen Bedürfnisse der chinesischen Handelspolitik vernachlässigte, läßt sich daran erkennen, daß die für die Übergangszeit bewilligten Zollsätze

[5]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 2. Abt., S. 7/8.
[6]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 2. Abt., S. 22/30.

theoretisch schon zwanzig Jahre früher in den Verträgen mit England und Amerika zugestanden worden waren, während der Vertrag mit Japan sogar darüber noch hinausging.

Aber für die Entwicklung des chinesischen Zollwesens kommt der Washingtoner Konferenz und dem Neun-Mächte-Vertrag eine entscheidende Bedeutung zu. China war grundsätzlich das Recht höherer Zölle zugestanden. Daß das Zugeständnis an die Aufhebung des Likin gebunden wurde, beeinträchtigte den Vorteil für China in keiner Weise, da diese Verbindung durchaus in seinem eigenen Interesse lag.

6. Die Pekinger Zollkonferenz 1925/26.

Gemäß dem Neun-Mächte-Vertrag von Washington hatte China das Recht, drei Monate nach der Ratifizierung des Vertrages die vorgesehene Zollkonferenz einzuberufen. Infolge des Streites zwischen China und Frankreich über die Frage der Gold-Franc-Gültigkeit der Auslandsanleihen verzögerte sich aber die Ratifikation bis zum Jahre 1925, und erst im Herbst dieses Jahres konnte die chinesische Regierung die Einladung an die Konferenzstaaten zur Beratung nach Peking versenden.

Vor Zusammentritt dieser Konferenz erklärte die chinesische Regierung — indem sie sich wie das Volk auf den Standpunkt stellte, daß man völkerrechtlich einen Wirtschaftsvertrag einseitig für ungültig erklären könnte — die Tarifautonomie und erließ mit Zustimmung des damaligen Oberhauses einen neuen Tarif und Bestimmungen für den Import von Tabak und Getränken.

Diesen Tarif und diese speziellen Bestimmungen legte China am 26. Oktober 1925 zusammen mit folgenden Forderungen den Vertretern der Fremdmächte vor[7]):

a) Rückhaltlose Anerkennung der Zolltarifautonomie Chinas und Befreiung des chinesischen Zollwesens aus allen Fesseln, die ihm durch die Handelsverträge in der Vergangenheit angelegt worden sind;

b) Bereitwilligkeit Chinas, den Likin in dem Augenblick zu beseitigen, wo der nationale Zolltarif in Kraft tritt; jedoch

[7]) Die beteiligten Fremdmächte siehe S. 161, Anm. 4.

unter der Bedingung, daß der späteste Termin für die Einführung des nationalen Zolltarifs und die Abschaffung des Likin der 1. Januar 1929 ist;

c) Berechtigung Chinas, vor dem Inkrafttreten des nationalen Tarifs außer dem schon bewilligten Zusatzzoll von 5 % auf die Luxusartikel je nach ihrer Art weitere Zuschläge von 50, 30 oder 20 % zu erheben;

d) Erhebung dieser Zuschläge auf Luxusartikeleinfuhr ab drei Monaten nach Unterzeichnung des Zollkonferenz-Abkommens;

e) Sofortiges Inkrafttreten dieser Forderungen nach Unterzeichnung des Zollkonferenz-Abkommens [8]).

7. Die grundsätzliche Anerkennung der Zolltarifautonomie.

Die politisch-militärischen Ereignisse in Nord-China bereiteten der Konferenz 1926 ein vorzeitiges Ende. Irgendein greifbares praktisches Ergebnis war bis dahin nicht erzielt worden.

Immerhin aber hatte die Konferenz in einer Vollsitzung am 19. November 1925 eine Entschließung angenommen, die die Bahn frei machte für eine autonome Gestaltung des chinesischen Zolltarifs.

„Die auf der Konferenz versammelten Delegierten der Mächte haben sich entschlossen, den nachfolgenden Artikel über die Zolltarifautonomie anzunehmen und ihn mit weiteren Beschlüssen der Konferenz in den Vertrag aufzunehmen, der diese Konferenz abschließen soll:

Die vertragschließenden Staaten — mit Ausnahme Chinas — erkennen hiermit Chinas Recht auf Zolltarifautonomie an, erklären sich mit der Beseitigung aller Tarifbeschränkungen einverstanden, die in den jetzt noch geltenden Verträgen enthalten sind, und sind damit einverstanden, daß ein chinesischer Nationaltarif am 1. Januar 1929 in Kraft tritt.

---

[8]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 2. Abt., S. 31/47.

Die chinesische Regierung erklärt, daß mit der Inkraftsetzung des chinesischen Nationaltarifs der Likin abgeschafft werden wird und daß die Abschaffung des Likins bis zum 1. Januar 1929 durchgeführt wird[9])."

Mit dieser grundsätzlichen Anerkennung der chinesischen Zolltarifautonomie durch die Vertragsmächte hatte China das Ziel seines Kampfes gegen die ungleichen Verträge wenigstens in dieser Beziehung erreicht: es hatte die Fesseln gesprengt, in die seit 1842 seine Tarifautonomie geschlagen war. Es hatte damit zugleich die Plattform gewonnen, von der aus es selbständig handeln konnte und nicht mehr den mühsamen und langsamen Weg der Verhandlungen zu gehen brauchte. Denn die Autonomieanerkennung von 1925 war ja zunächst nur „platonisch"; sie hatte keine unmittelbaren praktischen Ergebnisse. Aber die latenten Möglichkeiten, die sie in sich barg, wurden durch das tatkräftige, selbstbewußte Vorgehen der Nationalregierung von 1927, die von sich aus die Zolltarifautonomie proklamierte und durchführte, zu effektiven.

8. Die Vorbedingungen für den Erfolg Chinas.

In verhältnismäßig kurzer Frist hat China in der Nachkriegszeit den Weg von der Vertragsbindung bis zur Tarifhoheit durchlaufen. Fußend auf dem Versprechen von 1917, das ihm als Belohnung für seinen Kriegseintritt Zollrevision in Aussicht stellte, erhielt es 1922 in Washington die Zusicherung einer Zollerhöhung und 1926 die prinzipielle Gewährung der Zolltarifautonomie.

Daß China seine Ansprüche durchzusetzen vermochte, erklärt sich aus der weltpolitischen Kräfteverschiebung, die durch und nach dem Weltkrieg eingetreten ist.

Zunächst hat sich durch die kraftvoll auflebende chinesische Nationalbewegung die Lage durchgreifend verändert. Die Durchdringung des chinesischen Volkes mit nationalem Freiheitswillen und die damit verbundene politische Aktivierung mußte die Fremdmächte davon überzeugen, daß es außerordentlich schwierig sein würde, mit Gewalt ihre Interessen

[9]) Siehe Chia, „Zollautonomie und Nationalhoheit", 1. Abt., S. 90/91.

durchzusetzen. Früher hatten sie nur einen Kampf gegen die Dynastie zu führen, jetzt aber gegen ein ganzes Volk. Ein Krieg wäre also sowohl teuer geworden als auch wenig aussichtsreich, wo es ein so riesiges Gebiet wie China niederzuwerfen, ruhig zu halten und zum Handel mit den fremden Kaufleuten zu veranlassen galt. Welche Wucht in der chinesischen Nationalbewegung steckte, bewiesen u. a. auch schon die immer zahlreicher und heftiger werdenden Boykotts, die den davon betroffenen Ländern schweren Schaden zufügten. Es erschien daher den Fremdmächten ratsam, sich friedlich mit China zu verständigen, um ihren Handel mit dem „Reich der Mitte" nicht zu gefährden.

Aber ein gewaltsames Vorgehen gegen China wäre in der Nachkriegszeit für die fremden Mächte, und vor allem für die europäischen Vertragsmächte, nicht in Frage gekommen. Der Weltkrieg hatte sie alle finanziell aufs äußerste in Anspruch genommen, die furchtbaren Erlebnisse des Krieges nahmen ihnen die Lust zu neuen kriegerischen Verwicklungen, der überall im nahen und fernen Osten aufflammende Nationalismus mahnte zu vorsichtigem Verhalten.

Zudem war die Front der Fremdmächte, die sich in der Vergangenheit China gegenüber auftat, durchbrochen. Zwangsweise waren Deutschland und Österreich, und freiwillig war Rußland ausgeschieden, und die gebliebene Front der Entente war uneinheitlicher in ihrer Einstellung zu China, als es die Gesamtfront vorher war. Amerika sah eifersüchtig das Vordringen des japanischen Handels und der japanischen Politik in Ostasien, die die Zeit des Ringens auf den europäischen Schlachtfeldern für sich ausgenutzt hatten. Es erkannte, daß seine seit langem vertretene Politik der offenen Tür gefährdet war. Es förderte daher aus eigenem Interesse die chinesischen Ansprüche auf Zollerhöhung und Zollautonomie, und es förderte sie mit dem ganzen Gewicht seiner wirtschaftlichen und politischen Macht, die ihm durch den Weltkrieg zugefallen war. Die Politik der Vereinigten Staaten war um so wirksamer, als zur Zeit der Konferenz von Washington 1922 die erste große Wirtschaftskrise ausgebrochen war, die sie weniger stark traf als die ande-

ren Länder, und weil später 1923 die Erdbebenkatastrophe die japanische Politik weiterhin lähmte.

So fand China in der Nachkriegszeit Vorbedingungen für seinen Kampf gegen die ungleichen Verträge, wie sie so günstig früher nicht vorhanden gewesen waren. China hat diese Möglichkeiten geschickt und energisch ausgenutzt. Es glückte ihm, die Vertragsmächte 1925 zur grundsätzlichen Anerkennung seiner Zollhoheit zu veranlassen. 1926 trat dieser Kampf gegenüber den innenpolitischen Vorgängen zurück. Aber als sich die Nationalregierung gebildet hatte, zögerte sie nicht, auf der Grundlage des Erreichten weiter vorzustoßen.

Die grundsätzliche Lösung der Fragen war schon so weit fortgeschritten, daß nunmehr die Möglichkeit eines energischen autonomen Vorgehens gegeben war.

§ 37. Die Erklärung der Zolltarifautonomie.

1. Die praktische Anerkennung der Zolltarifautonomie.

China beschritt nunmehr den Weg, von sich aus die Tarifautonomie zu erklären und die Fremdmächte, die schon ihre grundsätzliche Zustimmung 1926 gegeben hatten, zu ihrer praktischen Anerkennung zu veranlassen. Dieser zweite Weg, auf dem es China nicht mehr mit dem Konsortium der Handelsvertragspartner, sondern mit jeder Fremdmacht einzeln zu tun hatte, hat sich als erfolgreich erwiesen.

2. Die Verträge mit Deutschland und Österreich.

Vorläufer dieser neuen Verträge waren die nach dem Weltkrieg mit Deutschland und Österreich abgeschlossenen Handelsabkommen. Am 20. Mai 1921 wurde mit Deutschland ein Vertrag geschlossen, in dem festgesetzt wurde, daß beide Staaten ihr Zollwesen völlig selbständig ordnen, der Außenhandel den beiderseitigen nationalen Zolltarifen unterworfen ist mit der Maßgabe, daß die Ausländer nicht höher belastet werden als die Inländer. Ähnlich lautet der Vertrag, den China dann am 19. Oktober 1925 mit Österreich abgeschlossen hat, nur daß in ihm die Gleichberechtigung und die Gegenseitigkeit noch deutlicher zum Ausdruck kommt.

3. Die Proklamation der Zolltarifautonomie.

Eine der ersten politischen Maßnahmen der Nationalregierung, die im April 1927 in Nanking ausgerufen wurde, war die Proklamation der Tarifautonomie. Sie erfolgte am 20. Juli zugleich mit dem Erlaß eines nationalen Importzolltarifs, der Beseitigung der Binnenzölle und der Einführung einer Konsumtionssteuer.

Außerdem kündigte die Nanking-Regierung die ablaufenden Handelsverträge mit Italien, Spanien, Belgien, Portugal, Dänemark und Japan und erklärte, daß Übergangsbestimmungen neue, erhöhte Zollsätze bis zum Abschluß eines neuen Vertrages bringen würden.

Gleichzeitig versuchte sie, die laufenden Handelsverträge mit England, Frankreich, Holland, Schweden und Norwegen zu revidieren auf der Grundlage eines Importzolles, der im Land- und Seeverkehr für gewöhnliche Waren 7,5, für Luxusartikel 15, 25 und 57,5 % betragen sollte.

4. Die Übergangsbestimmungen für Spanien.

Am 23. November 1927 lief der 1894 abgeschlossene Handelsvertrag mit Spanien ab. Nun zeigte es sich, daß es China mit den Erklärungen vom Juli ernst war. China traf von sich aus am 3. Dezember 1927 folgende Übergangsbestimmungen bis zum Neuabschluß eines Vertrages: Behandlung der spanischen diplomatischen und konsularischen Vertreter nach den Grundsätzen des Völkerrechts; Unterstellung der in China lebenden spanischen Staatsangehörigen unter chinesisches Recht und chinesische Justiz; Unterstellung des Lebens und Eigentums der in China weilenden spanischen Staatsangehörigen unter chinesischen Schutz; Zollbelastung der von Spanien oder spanischen Kaufleuten nach China eingeführten oder aus China ausgeführten Waren wie die Waren derjenigen Länder, mit denen China keinen Vertrag geschlossen hat; Belastung der in China lebenden spanischen Staatsangehörigen mit den gleichen Steuern wie die Inländer; Regelung aller übrigen Fragen nach dem allgemeinen Völkerrecht und nach chinesischem Recht.

Diese Übergangsbestimmungen hatten bis zum 27. Dezember 1928 Gültigkeit, an welchem Tage ein neuer auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit basierender Handelsvertrag mit Spanien in Kraft trat [10]).

5. Die Verträge von 1928.

Am 15. Juni 1928 gab die Nationalregierung nochmals eine öffentliche Erklärung ab über die weitere grundsätzliche Behandlung der Handelsvertragsfrage: die ablaufenden Verträge werden gekündigt und durch neue ersetzt, die noch laufenden Verträge revidiert; bei den abgelaufenen Verträgen Übergangsbestimmungen bis zum Abschluß eines neuen Vertrages getroffen.

Diesen Richtlinien der Nanking-Regierung entsprachen zuerst die Vereinigten Staaten von Amerika, die sich noch im Juli 1928 bereit erklärten, den laufenden Vertrag zu revidieren. Am 25. Juli 1928 wurde in Peking ein neuer gleichberechtigter Vertrag zwischen China und Amerika unterzeichnet.

Um die freundschaftlichen Beziehungen zu verstärken, wurde am 17. August 1928 ein Freundschaftsvertrag zwischen China und Deutschland abgeschlossen, der ähnliche Bestimmungen enthielt wie der chinesisch-amerikanische.

Diesen beiden Verträgen folgten noch in demselben Jahre mit einer Reihe von anderen Staaten Zolländerungsverträge: 12. November mit Norwegen; 19. November mit Holland; 22. November mit Belgien; 27. November mit Italien; 12. Dezember mit Dänemark und Portugal; 20. Dezember mit Schweden und England; 22. Dezember mit Frankreich; 27. Dezember mit Spanien [11]).

Alle diese Verträge, die kurzen und fast gleichlautenden Inhalt haben, sind dem Vertrag mit den Vereinigten Staaten nachgebildet, dessen beide wesentliche Artikel sagen:

---

[10]) Siehe Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 16. Abt., S. 14/15, und „Wiederherstellung der chinesischen Zollautonomie", 2. Abt., S. 89/90.

[11]) Siehe Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 16. Abt., S. 12/13, und „Wiederherstellung der chinesischen Zollautonomie", 2. Abt., S. 93/94.

„Artikel I. Alle Bestimmungen, die in den bisher zwischen China und den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossenen und in Kraft befindlichen Verträgen enthalten sind, sollen, soweit sie sich auf Zollsätze beim Warenimport und -export, auf Rückzölle, Transit- und Schiffsabgaben beziehen, nichtig und unwirksam werden, und der Grundsatz vollständiger nationaler Tarifhoheit soll Anwendung finden, jedoch unter der Bedingung, daß jeder der Hohen Vertragsschließenden Teile in den Gebieten des anderen bezüglich der oben dargelegten und anderer damit in Verbindung stehender Angelegenheiten eine Behandlung erfahren soll, die sich in keiner Weise von derjenigen unterscheidet, die irgendeinem anderen Lande zuteil wird.

Kein Staatsangehöriger der Hohen Vertragsschließenden Teile soll unter irgendeinem Vorwand, wie immer er auch sein möge, gezwungen werden, in den Gebieten des anderen Teils irgendwelche Zölle, innere Abgaben oder Steuern auf seine Import- und Exportgüter zu zahlen, die anders und höher sind als diejenigen, die die Angehörigen des Landes selbst oder die Angehörigen anderer Staaten zahlen [12])."

6. Die besonderen Bestimmungen des Vertrages mit England.

Einige Besonderheiten enthalten die Verträge mit England und mit Frankreich.

Dem englischen Vertrag ist u. a. auch ein Anhang beigegeben, in welchem sich China verpflichtet:

a) daß die Maximalzölle des chinesischen Nationaltarifs mindestens für ein Jahr lang diejenigen sind, die auf der Zollkonferenz von 1926 erörtert und vorläufig bewilligt worden sind, und daß diese Zölle frühestens nach zweimonatiger Vorankündigung geändert werden können;

b) daß mit dem Inkrafttreten des Nationaltarifs auch der Likin, die Binnenzölle, die Küstenzölle und alle anderen Abgaben, die von eingeführten Waren im Transit

[12]) Siehe „Sino-Foreign Treaties 1928", S. 2/3.

oder am Bestimmungsort erhoben werden, möglichst bald beseitigt werden.

In einem weiteren Anhang IV des Vertrages mit England gibt die chinesische Regierung ihre Absicht kund, mit dem Inkrafttreten des Nationaltarifs die bestehenden Zollvergünstigungen an den Landgrenzen[13]) abzuschaffen und den neuen Zolltarif einheitlich an allen Land- und Seegrenzen zur Anwendung zu bringen[14]).

7. Die besonderen Bestimmungen des Vertrages mit Frankreich.

Eine Protokollerklärung zu dem Vertrage mit Frankreich stellt fest, daß Gewebe, Tuche, Krepp, Tüll und Spitze aus reiner Seide, sowie Pfeffer, Piment (Jamaika-Peffer), Zimt, Muskatnuß mit oder ohne Schale, Gewürznelken und Tee bei der Einfuhr nach Frankreich den französischen Minimalzoll genießen sollen bis zum Abschluß einer Gegenseitigkeitszollkonvention[15]).

Bedeutsamer ist eine andere Protokollerklärung, in der Frankreich seine Erwartung zum Ausdruck bringt[16]):

a) daß der Likin abgeschafft wird, ohne daß Provinzialsteuer an seine Stelle treten;

b) daß aus den durch den Nationaltarif erzielten Zollmehreinkommen der Dienst für die in Not geratenen französischen Anleihen in China bestritten wird[17]);

c) daß alsbald Verhandlungen stattfinden über den Neuabschluß eines Vertrages, der den Handelsverkehr zwischen China und Indochina regelt, und daß während dieser Verhandlungen die bisherigen Zollermäßigungen beibehalten werden und daß erst nach Vertragsabschluß der neue Nationaltarif auch für die Landgrenzen Gültigkeit erhält.

---

[13]) Siehe S. 85 ff.
[14]) Siehe „Sino-Foreign Treaties 1928", S. 22/25.
[15]) Siehe „Sino-Foreign Treaties 1928", S. 29/31.
[16]) Siehe „Sino-Foreign Treaties 1928", S. 32/34.
[17]) Siehe „Sino-Foreign Treaties 1928", S. 43.

8. Der Vertrag über Indochina.

Dieser chinesisch-französische Vertrag über Indochina ist im Juli 1930 zustande gekommen. Seine Paragraphen 5—8 beschäftigen sich mit Zollfragen[18]).

Im § 5 wird vor allem bestimmt, daß man für Waren im Durchgangsverkehr durch Tongking, soweit sie direkt von oder nach einem „Vertragshafen"[19]) der Provinzen Yünnan, Kwangsi und Kwantung kommen und soweit für sie ein Bestellschein vorgezeigt werden kann, nur 1 % Zoll zahlt. Zinn, Bergwerksprodukte, unverarbeitetes Leder und andere in einem Vertragsanhang aufgeführte Warenarten sind überhaupt zollfrei[20]).

§ 7 setzt fest, daß für den Handelsverkehr zwischen Indochina und den drei chinesischen Provinzen keinerlei Verbote und Beschränkungen Platz greifen sollen. Ausgenommen sind nur solche Maßnahmen, die der Landesverteidigung, der Volksernährung, der Erhaltung künstlerischer und wissenschaftlicher Gegenstände, dem Schutz vor Ansteckung von Menschen und Tieren, dem Schutz von Ernten, von Staatsmonopolen und der Sicherung der guten Sitten dienen, sofern sie unbedingt erforderlich sind und für alle übrigen in Betracht kommenden Staaten ebenfalls gelten.

§ 8 besagt, daß die beiderseitigen Regierungen in den in Frage kommenden Gebieten den Staatsangehörigen des anderen Landes keine höheren Steuern oder anderen Steuern, namentlich Konsumtionssteuern und Binnenabgaben, auferlegen als den eigenen Angehörigen oder den Angehörigen anderer Staaten.

9. Die Verträge nach 1929.

Außer diesem chinesisch-französischen Vertrage über Indochina sind nach 1928 noch eine Reihe von Verträgen abgeschlossen worden: der Vertrag mit Griechenland, der Ver-

---

[18]) Siehe Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", S. 52/53.

[19]) Der Begriff „Vertragshafen" wurde vor 1931 auch auf die an den Landgrenzen gelegenen Zollstationen angewandt, soweit sie der Seezollverwaltung unterstanden.

[20]) Besondere Bestimmungen regeln die Munitionseinfuhr.

trag mit der Tschechslowakei und der Vertrag mit Japan[21]), alle im Jahre 1930.

Während sich der Vertrag mit Griechenland völlig an die Verträge aus dem Jahre 1928 anlehnt, sieht der Vertrag mit der Tschechoslowakei außerdem vor: keinerlei Handelsverbote und -beschränkungen (mit denselben Ausnahmen, wie sie auch in dem Indochina-Vertrag aufgeführt sind); Zollfreiheit von einheimischen Rohstoffen und Fertigwaren in dem Lande des Vertragspartners bei einfacher Durchfuhr oder bei Durchfuhr, die durch Ein- und Abladen oder durch Lagern unterbrochen wird.

10. Der Vertrag mit Japan.

Die Vertragsverhandlungen zwischen China und Japan waren außerordentlich schwierig und langwierig, und erst am 7. Mai 1930 erfolgte die Unterzeichnung[22]).

In dem Vertrage sichern sich China und Japan gegenseitig zu, daß Zollsätze, Rückzölle, Transit- und Schiffsabgaben nach nationalen Tarifen festgesetzt werden sollen und daß sie sich gegenseitig sowohl in bezug auf die Zollart und -höhe als auch in bezug auf die Waren, die mit Zoll belastet werden, nicht schlechter stellen als ihre eigenen Staatsangehörigen oder die Angehörigen anderer Länder.

Der Vertrag beseitigt auch die Zollvergünstigungen an den Landesgrenzen.

Allerdings ist vorgesehen, daß bestimmte Zollsätze für eine Reihe von Jahren noch nach dem alten Tarif erhoben werden. So behalten noch für drei Jahre Gültigkeit bestimmte Zollpositionen für Baumwollwaren, für Fische und See-Erzeugnisse und für Mehl, für ein Jahr Gültigkeit eine Reihe von Zollpositionen des chinesischen Importzolltarifs[23]). Japan hingegen

[21]) Siehe Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 16. Abt., S. 46/47.

[22]) Siehe Kian, „Literaturquelle für das chinesische Zollwesen", 16. Abt., S. 47/52.

[23]) Für drei Jahre behielten die bisherigen Zollsätze bei den Positionen des chinesischen Importzolltarifs von 1929: Baumwollwaren Nr. 1—10, 12 bis 40, 22—24, 26—32, 37, 38, 40, 43, 46, 47, 51, 53, 58, 196—199, 202, 205, 206, 213, 216, 217; Fische und See-Erzeugnisse Nr. 218, 231; Mehl Nr. 280. Für ein Jahr galten die bisherigen Zollsätze der Positionen Nr. 302, 567, 568, 603 bis 605 A, 612, 647, 652 B, 677 B, 666 B, 685, 706, 706 F, 709 G, 710, 715.

gewährt für drei Jahre das Gleichbleiben des Importzolls für Sommerkleidungsstoffe und eine Reduzierung des Importzolls um 30 % für Seidenstoffe und Stickereien (Handarbeit)[24]).

11. Die Seezollverwaltung.

Wenn nun auch China durch diese Verträge die Hoheit über die Tarifgestaltung wiedergewonnen hat, so ist durch sie nichts an dem System der Seezollverwaltung geändert worden. China wird auch hier bemüht sein, seine Hoheitsrechte zurückzuerlangen. Es wird sie spätestens wiedererhalten, wenn die Auslandsschulden getilgt sind.

Doch schon jetzt ist eine sichtbare Wandlung im Verhältnis der chinesischen Regierung zur Seezollverwaltung eingetreten. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahrzehnten bringt China gegenwärtig seine Souveränitätsrechte gegenüber der Seezollverwaltung und dem in ihr wirksamen ausländischen Einfluß zur Anwendung. Durch die Veränderungen, die sich in der Außenpolitik vollzogen haben, ist China nun in der Lage, die Position der Ausländer in der Seezollverwaltung einzuschränken.

Für diese Entwicklung sind zwei Tatsachen symptomatisch:

Einmal ist damit begonnen worden, die Ungleichheit der Besoldung der ausländischen und chinesischen Beamten in der Seezollverwaltung auszugleichen; ein äußeres Zeichen für die Verstärkung der chinesischen Stellung.

Dann aber vermochte die chinesische Regierung 1927 den Generalzollinspektor F. A. Aglen, der sich weigerte, die von der Washingtoner Konferenz zwar grundsätzlich bewilligten, aber bisher nicht in Kraft getretenen, nunmehr von China selbständig verwirklichten Zusatzimportzölle einzuführen, zu entlassen und durch A. H. F. Edwards zu ersetzen; ein Vorgang, der noch kurze Zeit vorher unmöglich gewesen wäre.

---

[24]) Für drei Jahre garantierte Japan das Gleichbleiben des Importzolls für Sommerkleidungsstoffe Nr. 2995, außerdem für 48 cm Breite: C 1, a1—a4, C 2, a1—a4. Für drei Jahre bewilligte Japan eine Importzollreduktion von 30 % für Seidenstoffe Nr. 303, 3, A, a, b und Stickereien Nr. 308 (nur Handarbeit).

Neuerdings nimmt die chinesische Regierung überhaupt keine neuen ausländischen Kräfte mehr in die Seezollverwaltung auf. Sie kann dies um so leichter, als sie einen ausgezeichneten eigenen Nachwuchs von Zollbeamten hat, der auf der 1908 gegründeten Zollbeamten-Hochschule in Peking ausgebildet worden ist[25]).

IV. Abschnitt.

Die autonomen Zolltarife.

§ 38. Die Einfuhrzolltarife.

1. Überblick über die neuen Importtarife.

Seit den entscheidenden Verträgen Chinas mit den Fremdmächten im Jahre 1928 hat die chinesische Regierung vier Einfuhrzolltarife erlassen:

1. den Tarif vom 1. Februar 1929, der bis zum 31. Dezember 1930 Geltung hatte. Er war ein Übergangstarif. China war durch den Vertrag mit England von 1928 gehalten, die Tarifvereinbarungen der Pekinger Zollkonferenz von 1926 nicht zu überschreiten. Außerdem hatte es die Verpflichtung übernommen, diese Zollsätze nicht vor Ablauf eines Jahres zu ändern;

2. den Tarif vom 29. Dezember 1930, der am 3. Januar 1931 in Kraft trat und bis zum 21. Mai 1933 in Geltung war. Er war der erste wirklich autonome Tarif, den China beschloß;

3. den Tarif vom 22. Mai 1933, der bis zum 30. Juni 1934 gültig war und der ganz plötzlich, ohne daß vorher sogar die Seezollverwaltung in Kenntnis gesetzt worden war, erlassen wurde;

4. den Tarif vom 1. Juli 1934, der bis heute gültig ist.

2. Die Entwicklung der Zollsätze 1922—1934.

Die Bedeutung und Eigenart dieser Tarife im Verhältnis zu der Zollregelung, die China durch die einseitigen Handelsver-

[25]) Siehe Takayanagi, „Zollsystem Chinas", 3. Abt., S. 40/41.

träge aufgenötigt worden war, läßt sich am besten durch einen Vergleich charakteristischer Tarifpositionen erkennen. Die nachfolgende Aufstellung setzt Zölle aus den vier neuen Tarifen mit den entsprechenden aus dem Tarif von 1922 gegenüber.

Ware	Spezifische Zölle pro Pikul 1922, 1929, 1931, 1933 und 1934 in Goldeinheit; Wertzölle in %				
	1922	1929	1931	1933	1934
Shirtings- und Sheeting, weiß, glatt					
a) nicht über 37 Zoll 42 Yard, per Stück .	0,58	0,87	1,20	1,93[1]	1,93
b) über 41 Zoll breit .	5%	7,5%	10%	—	—
Bedruckte Cambrics usw.					
a) nicht über 20 Zoll breit	5%	10%	12,5%	—	—
b) über 20, aber nicht über 46 Zoll 12 Yard, per Stück	0,14	0,28	0,36	0,95[2]	0,75
c) über 20, aber nicht über 32 Zoll 30 Yard, per Stück	0,33	0,67	0,86	2,37[2]	1,87
d) über 32, aber nicht über 42 Zoll 30 Yard, per Stück	0,42	0,84	1,10	3,90[2]	3,08
Baumwollgewebe, im Garn gefärbt	5%	7,5%	10%	30%	30%
Baumwolle, roh	1,2	2,1	2,1	2,1	2,9
Garn					
a) roh					
1. bis Nr. 17 . . .	3,5	5,25	5,30	6,50	6,50
2. Nr. 17—23 . . .	3,9	5,78	5,80	7,00	7,00
3. Nr. 24—35 . . .	5,3	7,88	7,90	9,00	9,00
4. Nr. 36—45 . . .	6,0	8,93	8,90	10,00	10,00
5. über Nr. 45 . . .	5%	7,5%	7,5%	11,00	11,00
b) andere	5%	7,5%	7,5%	—	—
Jutesäcke, neu	0,72	—	2,30	2,70	2,70
Jutesäcke, alt	0,44	7,5%	7,5%	1,40	1,40
Wolle: Garn und Schnur					
a) ganz aus Wolle . .	14,7	29,4	35,0	43,0[3]	39,3
b) andere	5%	10%	12,5%	19,0[3]	16,8

Ware	Spezifische Zölle pro Pikul 1922, 1929, 1931, 1933 und 1934 in Goldeinheit; Wertzölle in %				
	1922	1929	1931	1933	1934
Kunstseide:					
Floß und Garn . . .	5%	10%	58,0	73,0	73,0
Seidengewebe aus Naturseide	5%	22,5%	45%	80%	80%
Erze aller Art	5%	10%	5%	5%	5%
Kupferbarren	1,93	3,85	3,20	3,20	3,40
Rohrleitungen, Eisen . .	5%	10%	15%	15%	20%
Schienen: Eisen	0,30	0,63	0,29	0,30	0,43
Eisendraht	0,67	1,33	10%	0,60	0,72
Maschinen, landwirtsch. .	5%	10%	5%	5%	7,5%
Milchkonserven	1,49	6,74	5,10	6,00	7,80
Brandy und Kognak					
a) in Flaschen, per Kiste	1,47	8,9	13,00	11,00	11,00
b) in Gebinden . . .	—	—	50%	80%	80%
Zigaretten mehr als 20 Goldeinheiten, Wert per 1000 .	1,45	2,18	16,00	16,00	16,00
Ammoniumsulfat . . .	0,49	0,74	0,74	0,74	0,74
Sodaasche	0,23	0,34	0,77	0,77	0,89
Chemikalien					
a) mineral. Säuren . .	5%	7,5%	12,5%	12,5%	15%
b) andere.	5%	12,5%	—	—	—
Anilinfarben	5%	17,5%	25%	35%	35%
Haushaltseife					
a) Großhandelspackung usw. . .	1,16	1,73	4,70	4,70	5,30
b) andere	—	—	20%	25%	30%
Zigarettenpapier					
a) auf Spulen od. Rollen	5,6	52,2	15,0	15,0	15,0
b) anderes	—	—	15%	15%	15%
Gewöhnl. Druckpapier					
a) in Rollen	1,36[4])	1,20[4])	1,20	7,5%	7,5%
b) anderes	1,36	0,72	1,60	1,60	1,60

[1]) Zolleinheit im Tarif 1933: pro Yard 0,046, in der Tabelle umgerechnet auf 42 Yard.

[2]) Zollsätze im Tarif 1933: a) nicht über 32 Zoll breit, pro Yard 0,079; b) über 32 Zoll breit, pro Yard 0,13, in der Tabelle berechnet b) auf 12, c) auf 30 und d) auf 30 Yard.

[3]) Zolleinheit im Tarif 1933: a) Wert über 110 Goldeinheiten per Pikul, b) Wert nicht über 110 Goldeinheiten per Pikul.

[4]) Zolleinheit in den Tarifen 1922 und 1929: a) Lumpen enthaltend, b) anderes.

3. Die Schutzzolltendenzen der neuen Importtarife.

Die handelspolitischen Tendenzen, die sich aus einem Vergleich der Zolltarife erkennen lassen, sind die eines Staates, der sich bemüht, seine eigene Industrie zu fördern. Das zeigen einerseits die steigenden Schutzzölle für industrielle Fertigwaren und Luxusartikel und andererseits die relativ niedrigen Zölle für Rohstoffe, Halbfabrikate und Produktionsmittel.

Während die Zollbelastung der Rohbaumwolle in allen vier neuen Tarifen gleichbleibend auf 2,1 Goldeinheiten per Pikul gehalten wird, erfahren die Zollsätze für Baumwollfertigwaren eine ständige und sprunghafte Erhöhung, die im Tarif von 1933 gegenüber dem von 1931 bis um 200 % geht. Eine ähnliche Entwicklung nehmen die Zölle bei den übrigen Textilien.

Rohstoffe wie Erze aller Art und Produktionsmittel wie Maschinen werden von den neuen Tarifen geschont. Der Tarif von 1929 führte eine Zollbelastung von 10 % für diese Güter ein. Aber diese Verzollung wurde schon 1931 wieder auf 5 % reduziert.

Fertige Zigaretten werden in den Tarifen von 1931 und 1933 außerordentlich hoch belastet. Dagegen ist der Zoll für Zigarettenpapier von 1929 bis 1931 von 52,2 auf 15,0 Goldeinheiten per Pikul herabgesetzt worden: die Absicht, den chinesischen Zigarettenfabriken die Fabrikationsmaterialien nicht zu verteuern, ist offensichtlich.

4. Der Übergangstarif von 1929.

Der Tarif von 1929 war, wie schon gesagt, ein Übergangstarif, bei dessen Gestaltung die chinesische Regierung noch durch vertragsmäßige Zusicherungen gebunden war und keine freie Hand hatte[1]). Der Tarif befriedigte daher die chine-

[1]) Siehe „Sino-Foreign Treaties 1928", S. 22. „... that the ad valorem rates of duty or the specific rates in the National Customs Tariff to be adopted by the National Government are the same as the rates which were discussed and provisionally agreed upon at the Tariff Conference of 1926 an that these are the maximum rates...: furthermore that these will remain the maximum rates on such... goods for a period of at least one year from the date of enforcement of the tariff: and that two month' notice will be given of the coming into forth of the said tariff."

sischen Wirtschaftsorganisationen keineswegs, die bereits vor Erlaß dieses Tarifes weitgehende Forderungen angemeldet hatten. So verlangten sie, daß eine starke Erhöhung der Zölle für solche Industrieerzeugnisse eintreten soll, die schon in ausreichenden Mengen und Güte in China hergestellt würden oder hergestellt werden könnten. Sie verlangten ferner eine Herabsetzung der Zölle für die Rohstoffe, Halbfabrikate und Maschinen, die von der bestehenden Industrie in China benötigt würden. Höhere Zölle, die teilweise 100 % vom Wert ausmachen, wurden z. B. verlangt für Zement (85 %), Zigaretten (100 %), Zündhölzer (90 %), Seide (100 %), Emaillewaren (50 %), Bambusstahl (30 %), Eisennägel (30 %), Schirme (50 %), Soda (20%), Biskuits (50%), kunstseidene Fertigwaren (60%), Weine und Spirituosen (100 %), fremde Drogen und Medikamente (50 %), baumwollene Gewebe, roh (20 %), weiß (25 %), Mischungen aus Baumwolle und Kunstseide (50 %), Wollwaren (50 %), Wirkwaren (50—75 %), baumwollene Unterkleider (50 %) und japanische Ginsing (100 %). Geringere Zölle, als sie in dem Tarif von der Regierung vorgesehen waren, wurden u. a. vorgeschlagen für Rohtabak (10 %), Zigarettenpapier (10 %), Stiftdraht (10 %), Alkohol für industrielle Zwecke (5 %), Maschinen (5 %), Wollgarne (10 u. 12,5 %), Stoffe zur Herstellung von Drogen und Medikamenten (7,5 %), Rohmaterial für die Fabrikation kosmetischer Artikel (7,5—15 %) [2]).

5. Der Tarif von 1931.

Der erste autonome Zolltarif von 1931 hat zu einem Teil diese Wünsche der chinesischen Wirtschaftsorganisationen erfüllt, wenn er auch im ganzen nicht den extrem schutzzöllnerischen Forderungen nachkommt. Wohl ausgewogen kamen in ihm zur Geltung

1. finanzpolitische Gesichtspunkte: es mußten zusätzliche Einnahmen erschlossen werden, die den Ausfall des am 1. Januar aufgehobenen Binnenzolles, des Likin, und ähnlicher verkehrshindernder Abgaben ausglichen;

[2]) Siehe „Der neue chinesische Zolltarif", S. 11.

2. hochschutzzöllnerische Bestrebungen: durch hohe Zölle soll die Industrialisierung des Landes gefördert werden;

3. Rücksicht auf die allgemeinen Wirtschaftsbedürfnisse des Landes[3]).

Dr. F. W. Mohr, der Geschäftsführer des Ostasiatischen Vereins, beurteilt den Tarif von 1931 vom Standpunkt des Importeurs aus: „Im allgemeinen kann aber doch wohl gesagt werden, daß der neue Zolltarif als durchaus tragbar und durchweg als vernünftig und sorgfältig durchgearbeitet zu betrachten ist[4])."

6. Die Einführung der Zollgoldeinheit.

Vom 1. Februar 1930 an werden die chinesischen Zölle in Zollgoldeinheiten erhoben.

Die chinesische Regierung sah sich durch den anhaltenden Sturz des Silberwertes, der die Staatseinnahmen und damit das an und für sich schon schwierige, nur durch Aufnahme innerer Anleihen aufrechtzuerhaltende Gleichgewicht des Budgets gefährdete, zu dieser Maßnahme veranlaßt.

Der Haikuan-Tael hörte damit auf, der Maßstab für die Erhebung von Zöllen zu sein. Es wurde vielmehr eine Einheit von 60,1866 g reinem Gold genommen. Die Zollgoldeinheiten betrugen in englischem Sterling 19,7265, in Gold-Dollar 0,40, in Gold-Yen 0,8025, in Reichsmark 1,679. Es wurde bestimmt, daß vom 16. März 1930 ab die Zölle erhoben wurden nach der Rechnung 1 Hk.-Tael = 1,75 neue Goldeinheit[5]).

In der Zwischenzeit sind die Zollgoldeinheiten verschiedentlich geändert worden:

	1931	1932	1933
Englischer Sterling	$16^{7}/_{10}$	$23^{1}/_{4}$	$15^{1}/_{2}$
Gold-Dollar	0,34	0,34	0,33
Reichsmark	1,43	1,43	0,88

Durch die Einführung der Golderhebung der Zölle sind die Zollsätze in dem Tarif von 1931 gegenüber dem Tarif von 1929

[3]) Siehe „Der neue chinesische Zolltarif", S. 13.
[4]) Siehe „Der neue chinesische Zolltarif", S. 13.
[5]) Siehe „Report of the Fiscal Year 1929/30".

über das Maß der aus den Tarifen zu entnehmenden Prozentsätze erhöht worden, da die Festsetzung der Goldeinheiten teilweise gewisse Zollerhöhungen in sich schloß. So macht z. B. die Steigerung des Zolles für die Kiste Portwein von 6,79 auf 12,00 Goldeinheiten tatsächlich 100 % aus.

7. Der Tarif von 1933.

Mitte 1933 wurde die Welt durch den Erlaß eines neuen chinesischen Zolltarifs überrascht. Am 22. Mai 1933 setzte die chinesische Regierung ohne Vorankündigung einen neuen Tarif in Kraft, der zum Teil recht wesentliche Änderungen gegenüber dem von 1931 mit sich bringt. Die Ursache dieser Tarifänderung war der Ausfall der Einnahmen aus der Mandschurei und die dadurch eingetretene Verringerung der Staatseinnahmen.

Der neue Tarif brachte wesentliche Veränderungen. Zum Teil wurden recht erhebliche Erhöhungen vorgenommen: z. B. Baumwollgewebe, Leinengewebe, Uhren, Kohlen, Konserven, Sacharin u. a. um 100 bis 150 %, Wollgewebe, Seide, Strümpfe um 40 bis 60 %. Bei einer Anzahl von Artikeln fand eine Umwandlung der bisherigen Wertzölle in spezifische Zölle statt, die schon eine Erhöhung bedeutete, und dann wurden diese Zölle um weitere 150 % erhöht. „Jedenfalls ist aus der ganzen Anlage des Tarifs sein finanzpolitischer und Prohibitivcharakter unverkennbar“ [6]). Von den Zollerhöhungen werden in erster Linie Japan und England betroffen, die vor allem an der Ausfuhr von Textilien interessiert sind. Die Zollsteigerung trifft Japan von diesen beiden Ländern um so mehr, als bis zum 6. Mai 1933 das Abkommen vom 6. Mai 1930 in Geltung war, nach dem bestimmte japanische Einfuhrwaren, insbesondere Textilwaren und Fischereiprodukte, eine Vorzugsbehandlung genossen.

8. Der Tarif von 1934.

Der Tarif, den die chinesische Regierung am 1. Juli 1934 in Kraft setzte, brachte die Abänderung einer großen Zahl von

[6]) Siehe „Ostasiatische Rundschau“, 1933, Nr. 14, S. 355.

Zollsätzen: von 672 Positionen wurden 375 geändert. Im wesentlichen wurden auch diesmal Erhöhungen vorgenommen. Daneben stehen aber auch Zollherabsetzungen.

Diese neue Zollrevision erklärt sich sowohl aus fiskalischen Wünschen wie aus politischen Rücksichten, außerdem sind auch wirtschaftspolitische Motive vorhanden.

Die Zollerhöhungen von 1933 schufen nicht den notwendigen Ausgleich für den Verlust der mandschurischen Zolleinnahmen, ganz abgesehen davon, daß die militärischen Aktionen zum Schutz der nordchinesischen Grenze und zur Niederwerfung kommunistischer Unruhen den Etat weiterhin anspannten.

Um aber die bestehenden Reibungen mit Japan nicht noch weiter zu verschärfen, wurde aus außenpolitischen Erwägungen, obwohl triftige Gründe dagegen sprachen, bei einer Reihe von Produkten, an deren Einfuhr vor allem Japan interessiert ist, auf Zollerhöhungen verzichtet, ja sogar Zollermäßigungen vorgenommen, so bei baumwollenen Geweben. Die einheimische Erzeugung wurde durch den neuen Tarif besonders geschützt durch die erhebliche Zollheraufsetzung für Rohbaumwolle und chemische Produkte[7]).

9. Die Dumping-Schutzmaßnahmen.

Der Kampf gegen die Dumping-Einfuhr aus Ländern, die mit entwerteter Währung die aufgerichteten Schutzzollschranken zu überspringen vermochten, veranlaßte die chinesische Regierung am 9. Februar 1931, eine Dumping-Zollbestimmung zu verkünden. Diese Bestimmung besagt, daß Auslandswaren, die den chinesischen Waren durch Dumping Konkurrenz machen, außer dem Importzoll auch noch einen Dumping-Zoll zu zahlen haben. Dumping wird dann angenommen, wenn der Großhandelspreis der betreffenden Ware in China niedriger ist als auf dem Binnenmarkt des Exportlandes; wenn er in anderen Ländern als in China höher ist; wenn er im Vergleich mit dem Produktionspreis niedriger ist. Bei dem Preisvergleich sollen Transport-, Versicherungs-, Zoll- und sonstige Kosten berücksichtigt werden. Das Verfahren ist folgendermaßen geregelt: ein

[7]) Siehe „Ostasiatische Rundschau", 1934, Nr. 16, S. 368/369.

Dumping-Kontrollausschuß kann von sich aus oder auf Antrag die Prüfung dumpingverdächtiger Waren vornehmen. Gegebenenfalls setzt das Gewerbe- und das Finanzministerium auf Grund der Prüfungsergebnisse des Ausschusses einen Dumpingzollsatz fest. Dumpingzoll kann auch in dem Fall erhoben werden, wenn die importierte Ware durch direkte oder indirekte Subvention günstiger gestellt wird als die entsprechende chinesische Ware.

§ 39. Der Exportzolltarif.

1. Der Ausfuhrtarif von 1931.

Im Jahre 1931 hat sich die chinesische Regierung dann auch entschlossen, eine Revision des Exportzolltarifs vorzunehmen. Am 7. Mai verkündete sie einen „Customs Export Tariff of the Republic of China", der am 1. Juni 1931 in Kraft trat.

Der neue Exportzolltarif enthält 270 Positionen. Gegenüber dem bisherigen Tarif, der auf der Grundlage eines fünfprozentigen Wertzolls aufgebaut war, bringt er eine Reihe von Veränderungen. So werden nunmehr mit einem Zoll von 7,5 % ad valorem u. a. belegt: lebende Tiere, Fleisch, Häute, Mehl, Zigarren, Zigaretten, Tabak, Holz, Textilwaren und Erze. Vom Exportzoll gänzlich befreit werden: Tee, baumwollene Socken und Strümpfe, Stickereien, Spitzen und Besätze, Seidenwaren, Bücher, Schirme und Lacquerware.

Die Befreiung des Tees und der Seidenwaren vom Exportzoll zeigt, wie sich die chinesische Regierung bemüht, die Ausfuhr dieser Produkte, die einst an erster Stelle des Exportes standen und in der Nachkriegszeit ihre Bedeutung verloren haben, nach Kräften zu fördern und neu zu beleben. Dabei ist allerdings klar, daß die Zollbefreiung nur ein Schritt zur Exportförderung sein kann und daß Maßnahmen zur Verbesserung der Erzeugung von Tee und Seidenwaren notwendig sind, um diese Waren auf dem Weltmarkt wieder konkurrenzfähig zu machen.

2. Die wirtschaftlichen Bedenken gegen den Exportzolltarif.

Grundsätzlich gesehen, läßt sich die Erhebung eines Exportzolles ökonomisch überhaupt nicht rechtfertigen. Die Ausfuhr mit Zoll zu belasten, widerspricht den Prinzipien jeder modernen Handelspolitik, die darauf gerichtet ist, die Ausfuhr nach Kräften zu fördern, um den Absatzmarkt der nationalen Wirtschaft möglichst auszuweiten und damit Rohstoff- und Fertigwarenproduktion eine breitere Existenzbasis zu verschaffen. China hätte um so mehr Veranlassung, jede noch vorhandene Exporthemmung zu beseitigen, als es erst in der Entwicklung einer modernen Industrie sich befindet. Durch die Belebung seiner Ausfuhr vermöchte es jene einheimischen Wirtschaftszweige, die heute schon in der Lage sind, für den Export zu arbeiten, zu heben. Es würde damit zugleich seine eigenen ökonomischen Kräfte stärken und für einen Ausgleich in seiner Handelsbilanz sorgen, die noch auf lange Zeit hinaus auf der Passivseite belastet sein wird mit der Einfuhr von Produktionsmitteln, die ein sich industrialisierendes Land nun einmal notwendig hat.

Daß die chinesische Regierung noch immer einen Exportzoll erhebt, erklärt sich aus fiskalischen Gründen. China glaubt, auf die Einnahmen, die dem Staate aus dem Exportzoll zufallen, zunächst nicht verzichten zu können. Fiskalische Gegenwartsbedürfnisse stehen in der Frage der Abschaffung des Exportzolles gegen wirtschaftliche Zukunftsnotwendigkeiten. Es ist im wesentlichen eine innenpolitische Angelegenheit, ein Problem der inneren Stabilisierung und der Reformation des chinesischen Finanzwesens.

V. Abschnitt.

Die Mandschurei-Frage.

§ 40. Die Losreißung der Mandschurei.

1. Die zollpolitische Bedeutung der Mandschurei.

Wie bekannt[1]), ist der Zolltarif von 1933 mitbestimmt worden durch die Tatsache, daß die bisherigen Zolleinnahmen durch die Losreißung der Mandschurei eine schwere Einbuße erlitten hatten. Die Folgen der außenpolitischen Ereignisse seit 1931 bedeuten für Chinas Zollwesen einen außerordentlichen Verlust. 10—15 % der chinesischen Zolleinnahmen in den letzten zehn Jahren flossen der Seezollverwaltung aus den mandschurischen Häfen zu.

Seezolleinnahmen in Millionen Hk.-Taels

	1910	1920	1925	1930	1931
Mandschurei	3 338	7 764	11 245	24 553	26 190
Index	100	233	337	736	785
China	35 572	49 820	70 726	180 620	247 113
Index	100	140	199	508	695
Mandschuerei in % von Gesamtchina	9,4	15,5	15,9	13,6	10,6

2. Die Ausgliederung der mandschurischen Seezollämter.

Seit Anfang 1932 wurden die mandschurischen Zollämter von der chinesischen Seezollverwaltung getrennt. Ein offizieller Bericht des Generalzollinspektors Sir Frederick Maze vom 21. Juli 1932 besagt darüber, daß das am 17. Februar 1932 ins Leben gerufene North-Eastern Administration Committee als Kontrollorgan der sogenannten Mandschu-Regierung als eine seiner ersten Maßnahmen den Zollinspektoren der mandschurischen Häfen mitgeteilt habe, daß die Zölle von nun an

[1]) Siehe S. 182.

der Mandschurei zuflössen und in Zukunft unter der Kontrolle der Mandschu-Regierung stünden. Vorläufig sollten die Dienstgeschäfte wie bisher verrichtet werden, jedoch werde ein japanischer Zollratgeber in jedem Hafen die allgemeine Zollverwaltung überwachen [2]).

Am 21. März 1932 wandte sich die Mandschu-Regierung unmittelbar an die chinesische Zentralregierung mit Vorschlägen wegen der Übernahme der Zollverwaltung in der Mandschurei. Danach sollten alle mandschurischen Zollämter einschließlich Dairen unter Mandschu-Kontrolle kommen; der gegenwärtige Import-Tarif und das gegenwärtige Einziehungssystem vorläufig beibehalten werden; ebenso die fremden und chinesischen Zollbeamten vorläufig weiterbeschäftigt werden, allerdings die Ernennung und Absetzung der leitenden Beamten von der Zustimmung der Mandschu-Regierung abhängig sein; die Mandschurei ihren Anteil an dem Dienst für die ausländischen Anleihen, die durch den Seezoll gesichert sind, übernehmen, aber der Überschuß an die Mandschu-Regierung fließen.

China gab auf dieses Angebot überhaupt keine Antwort. Darauf sperrte die Mandschurei alle Überweisungen von Zolleinnahmen an die Nanking-Regierung mit Ausnahme derjenigen von Dairen, das ja nicht in der Mandschurei, sondern in dem japanischen Pachtgebiet liegt. Am 9. Juni wurde auch dem Zollamt Dairen die Überweisung von Geldbeträgen nach Nanking verboten. Zugleich teilte die Mandschu-Regierung der japanischen Regierung mit, daß die Mandschurei, wenn es sich als notwendig herausstellen sollte, d. h. wenn das Zollamt Dairen ihren Anweisungen nicht nachkäme, eine neue Zollstation auf der Grenze zwischen dem Pachtgebiet und der Mandschurei in Wafangtien errichtet würde. Darauf kündigte am 26. Juni unter Vorwand der Entlassung des Seezollinspektors durch die chinesische Regierung das Zollamt Dairen den Dienst und zog die Zölle für die Mandschurei ein.

Inzwischen war am 18. Juni die endgültige Entscheidung der Mandschu-Regierung gefallen, die lange gezögert hatte, weil die Frage der Sicherung des Auslandsanleihe-Dienstes durch

[2]) Siehe für dieses und die nachfolgenden Ausführungen: China Year Book 1933 und Mandschuria Year Book 1932/33, 1933 und 1934.

die Seezölle der sorgfältigsten Überlegungen bedurfte, da daraus internationale Schwierigkeiten entstehen konnten. Der mandschurische Finanzminister erklärte die Zollautonomie der Mandschurei und die Unabhängigkeit der Mandschu-Zollverwaltung von der Chinas. Ferner sagte er zu, daß die Mandschurei einen Teil der Verpflichtungen gegenüber den Auslandsanleihen „by a rational means of payment of the customs revenue" übernähme, weil die chinesischen Zölle und Zollverwaltung für die an China gegebenen Auslandsanleihen und ihren Dienst bürgten. Danach erfolgte die gewaltsame Besitzergreifung der in der Mandschurei gelegenen Seezollämter, der Zolleinnahmen und die Beschlagnahme der bei verschiedenen Banken deponierten Zollgelder.

Am 25. Juli richtete die Mandschu-Regierung an die Kreditgeber-Regierungen und an den Generalzollinspektor eine Einladung, wegen des Anteils, den die Mandschurei am Auslands-Anleihedienst zu übernehmen gewillt ist, Verhandlungen zu führen. Bis zu dieser Übereinkunft setzte die Mandschurei ihren Anteil gemäß dem Verhältnis der mandschurischen Zolleinnahmen zu den gesamten chinesischen (einschließlich der mandschurischen) fest. Doch sollte keine Erhöhung der Quote über diejenige von 1931 hinaus stattfinden.

Am 15. September wurde zwischen der Mandschurei und Japan die Dairenfrage endgültig in dem Sinne geregelt, daß Dairen ein mandschurisches Zollamt wird. An demselben Tage wurde China als Zollausland erklärt und eine Zollstation in Shanhaikwan errichtet.

§ 41. Die Zollverwaltung der Mandschurei.

1. Der Aufbau des mandschurischen Zollwesens.

Die Mandschu-Regierung hat ihr Zollwesen so organisiert, daß die Zollverwaltung unmittelbar dem mandchurischen Finanzminister untersteht.

Es bestehen mandschurische Zollstationen in:

1. Dairen; Zweigstationen in Lushun (Port Arthur), Pulantien, Chuangho und Tahushan; 4 Unterstationen.

2. Harbin; Zweigstationen in Suifenho, Tungkiang, Taheiho und Manchouli; 2 Unterstationen.

3. Antung; 6 Unterstationen.

4. Yingkow (Niutschwang); Zweigstationen in Mukden, Fuchowwan und Shanheikwan; 3 Unterstationen.

5. Tumen; Zweigstation in Hunchun; 11 Unterstationen.

6. Chengte (Jehol).

Wie gemeldet wird, hat die Mandschu-Regierung die Absicht, in Hsifengkou, Hulutao und Mischan Zollämter zu errichten, um den Schmuggel zwischen Nordchina und der Mandschurei wirksamer bekämpfen zu können. Mit der japanischen Regierung steht sie in Unterhandlungen wegen Errichtung von Zollämtern an der nordkoreanischen Grenze in Rashin, Yuki, Seishin und Kamisanbo.

2. Die Tarifänderungen.

Die Mandschu-Regierung hat zunächst den chinesischen Zolltarif, so wie er war, beibehalten.

Am 8. November 1932 wurden die Zollbestimmungen über die Einfuhr von Äpfeln und Orangen dahingehend geändert, daß, wenn der spezifische Zoll 25 % des Warenpreises übersteige, dann die Importeure nur einen 25prozentigen Wertzoll zu zahlen brauchen.

Zu der ersten größeren Teilrevision sowohl des Import- wie des Exporttarifs kam es am 23. Juli 1933. Das mandschurische Finanzministerium veröffentlichte bei dieser Gelegenheit Grundsätze, nach denen die zukünftige Zollpolitik der Mandschurei ausgerichtet sein werde, und Richtlinien, die für die Teilrevision maßgebend waren. Diese mandschurische Auslassung beginnt mit einem scharfen, zweifellos von politischen Motiven diktierten Angriff auf das chinesische Zollwesen. Eine durchgreifende Revision des Zolltarifes sei daher für die Mandschurei notwendig. Eine Teilrevision findet sofort statt, mit der endgültigen Revision wollte sich die Mandschu-Regierung drei Jahre Zeit lassen.

Folgende Überlegungen haben als Richtlinien für die Inangriffnahme der Revision gedient: 1. keine Verringerung der Zoll-

einnahmen; 2. keine Änderung der Zollformalitäten; 3. keine Ungleichheit in den allgemeinen Zollsätzen auf Waren; 4. keine Zolländerung, um ein Gleichgewicht mit der Konsumtionssteuer herzustellen; 5. Änderungen dann, wenn antifremde Tendenzen oder Diskriminationen festgestellt sind, wenn Protektionszölle erhoben werden, obwohl keine entsprechende Industrie im Lande ist, wenn Gebrauchsgegenstände außergewöhnlich hoch belastet sind, wenn es die Förderung der industriellen Entwicklung erheischt, doch nur innerhalb der Grenzen der finanziellen Möglichkeiten, wenn Zölle von Baumaterialien erhoben werden, die für den Städtebau unentbehrlich sind; 6. zum Ausgleich Zollerhöhungen auf Waren, die höheren Zoll tragen können.

Praktisch wirkte sich diese Teilrevision so aus, wie die nachfolgenden Beispiele zeigen:

		Nach Revision (in mandschur. Yüan = Silberdollar)	Vor Revision
Einfuhr:			
Strickkleider	Pikul	29,30	33,15
Wolldecken und Wollkleider	Pikul	16,90	42,90
Landwirtschaftliche Maschinen		frei	5%
Elektrisches Material		7,5%	15%
Tabak z. B. Wert = 2000 Yüan	Pikul	58,50	27,30
Baumaterial		5%	10%
Ausfuhr:			
Erdöl, Paraffin, Schafwolle		frei	5%
Eisen:			
Stangen, Reifen usw.	Pikul	0,30	0,19
Roheisen		2,5%	7,5%
Draht	Pikul	0,59	frei
Chemikalien		5%	frei

Aus vorstehenden Ein- und Ausfuhrzollsätzen ist deutlich zu ersehen, daß sich die neuen Veränderungen des mandschurischen Zolltarifs nach der japanischen Wirtschaft richten und für dieselbe große Vergünstigungen enthalten.

3. Die Zolleinnahmen der Mandschurei.

Die mandschurische Zollverwaltung erhob die Zölle zunächst in den von der chinesischen Seezollverwaltung festgesetzten

Goldeinheiten. Seit dem 10. April 1933 erfolgt die Einziehung jedoch in mandschurischer Währung, eine Maßnahme, die am 22. Juli 1933 in das Statut der Zollverwaltung aufgenommen wurde. Dabei wurde eine Goldeinheit mit 1,95 Yüan und ein Haikuan-Tael mit 1,56 Yüan berechnet.

Das Verhalten der mandschurischen Regierung in bezug auf die Zolleinnahmen wird zwar nicht gerechtfertigt, so doch aber verständlich, wenn man darauf hinweist, einen wie bedeutenden Teil der Staatseinkünfte die Zolleinnahmen ausmachen. Im Etat von 1932 sind die Zolleinnahmen mit 40,46 Millionen Yüan neben 84 838 000 Yüan Steuereinnahmen eingesetzt. In dem Etat-Voranschlag von 1933 figurieren die Zolleinnahmen mit 49,617 Millionen Yüan neben 108 629 000 Yüan Steuereinnahmen. Die Zolleinnahmen betragen:

	1932	1933
der gesamten Staatseinnahmen	36 %	33 %
der gesamten ordentlichen Ausgaben	42 %	38 %
der gesamten Steuereinnahmen	48 %	46 %

§ 42. Die Gegenmaßnahmen Chinas.

Die Losreißung der Mandschurei beantwortete China am 24. September 1932 mit Zollinstruktionen, die vor allem besagen: bei Ausfuhr nach der Mandschurei zahlen chinesische Waren wie bisher Importzoll, ausländische Waren schon in China selbst den etwaigen bisher erst in der Mandschurei fälligen Einfuhrzoll bei Einfuhr.

China erklärt also nicht seinerseits die Mandschurei zum Zollausland; es sieht die Mandschurei nach wie vor als Teil des chinesischen Zollwesens an, aber trifft Maßnahmen, um die ihm zustehenden Zölle einzutreiben, die es praktisch in der Mandschurei gegenwärtig nicht erheben kann. So hat China auch darauf verzichtet, an der Grenze mit der Mandschurei Zollämter zu errichten; die Folge davon ist ein zollpolitisches „Loch im Norden", durch das Schmuggelwaren in großem Umfange nach China hereinströmen.

Dem chinesischen Zollwesen ist durch den Verlust der Mandschurei eine schwere Wunde geschlagen worden, die die sofor-

tigen positiven Erfolge, die man sich finanzpolitisch von der Tarifneuordnung versprochen hatte, vernichtet hat. Trotzdem ist die chinesische Wirtschaft durch die Veränderungen des Zollwesens bereits in einer günstigeren Lage als früher. Zusammenfassend kann gesagt werden: China befindet sich ökonomisch an einem Wendepunkt nach aufwärts.

VI. Abschnitt.

Die Zolleinnahmen im Staatshaushalt Chinas.

§ 43. Zollertrag und Staatsfinanzen.

1. Die Zölle als wichtigster Teil der Reichseinnahmen.

Für die chinesische Zentralregierung ist das Einkommen aus den Zöllen der wichtigste Teil ihrer Einnahmen. Dafür legen die letztjährigen Etats — das Etatsjahr läuft vom 1. Juli bis 30. Juni — Zeugnis ab. In den Etatsjahren 1929/30 und 1930/31 machten die Zolleinnahmen 63 %, in dem Etatsjahr 1931/32 sogar 67 % derjenigen Gesamtreichseinnahmen aus, welche sich ergeben, wenn man die Anleihen, die zur Aufnahme gelangten, unberücksichtigt läßt.

	1929/30	1930/31	1931/32
	in 1000 Silber-Dollar		
Nettoeinnahme	438 063	497 754	552 976
Zolleinnahme	275 545	312 987	369 743
in Prozent	63	63	67

2. Die Zölle und die Reichsausgaben.

Ein sehr wesentlicher Ausgabeposten der chinesischen Zentralregierung ist der Schuldendienst für Auslands- und Inlandsschulden sowie die Summe der „Boxer-Indemnity". Diese Ausgaben betrugen:

	1929/30	1930/31	1931/32
	in 1000 Silber-Dollar		
Anleihedienst	158 995	241 028	238 754
Indemnity	41 253	48 501	31 090
	200 248	289 529	269 844
in Prozent der Gesamtausgaben	37	41	39

Immerhin ergibt sich, wenn der gesamte Schuldendienst aus den Zolleinnahmen bestritten wird, noch immer ein beträchtlicher Überschuß, der für andere Etatszwecke zur Verfügung steht. Dieser Überschuß beläuft sich 1929/30 auf 75,3, 1930/31 auf 23,3, 1931/32 auf 99,9 Millionen Silber-Dollars [1]).

Für das Jahr 1928 läßt sich noch folgende Zahlenaufstellung geben:

Zolleinnahmen			191,7 Mill. $
Verwaltungskosten			
Seezoll	13,6		
Binnenzoll	2,0		
		15,6	
Schuldendienst			
aus dem Seezoll	64,3		
andere	94,8		
		159,1	
Ausgaben insgesamt			174,7 Mill. $
Überschuß für die chinesische Regierung			17,0 Mill. $

Nimmt man nur den Schuldendienst in Ansatz, der unmittelbar aus dem Seezoll getätigt wird, so bleibt für die chinesische Regierung aus den gesamten Zolleinnahmen (See- und Binnenzoll) in diesem Jahre 1928 ein Überschuß nach Abzug der Zollverwaltungskosten von 111,8 Millionen Dollar. Welchen Prozentsatz der Reichseinnahmen dieser Überschuß ausmachte, läßt sich nicht sagen, da für dieses Jahr kein öffentlicher Ausweis der Staatsfinanzen vorhanden ist.

[1]) Siehe die Etatsberichte des Finanzministeriums (Annual Report of the Fiscal Year 1930, 1931, 1932).

Schluß.

Mit der Wiederherstellung der Tarifhoheit und mit der Aufhebung der Binnenzölle ist das chinesische Zollwesen auf eine völlig neue Basis gestellt worden. Die Beschränkungen, die China in jener Zeit auferlegt waren, in welcher die ungleichen Verträge Geltung hatten, die ihm die Möglichkeit einer selbständigen nationalen Zollpolitik nahmen, sind ebenso beseitigt wie die Schäden, die der chinesischen Wirtschaft durch die Erhebung von Binnenzöllen erwuchsen. Die Modernisierung und Nationalisierung des chinesischen Zollwesens ist Wirklichkeit geworden: es nimmt heute keine weltpolitische und weltwirtschaftliche Sonderstellung mehr ein, sondern ist gleichberechtigt mit den Zollsystemen der übrigen Nationalstaaten der Erde. Die Autonomie des Tarifes gibt der Regierung Chinas eine Handhabe eine Zollpolitik durchzuführen, wie sie der Gestaltung des chinesischen Außenhandels und dem Aufbau der chinesischen Wirtschaft am zuträglichsten erscheint.

Verfolgt China diese Zollpolitik konsequent — und es ist gewillt, dies zu tun —, dann wird sie das ihre dazu beitragen, daß das „Reich der Mitte" Schritt für Schritt jenes Ziel der wirtschaftlichen Entwicklung erreicht, welches es sich gesteckt hat: jenes Maß von Arbeitsteilung, von Industrialisierung, von Ausnutzung der natürlichen Gegebenheiten des Landes, von Entfaltung der ökonomisch-technischen Qualitäten des Volkes, von Unabhängigkeit des einheimischen Marktes von dem ausländischen Warenbezug, die moderne Nationalwirtschaften kennzeichnen.

Selbstverständlich kann die neue selbständige Zollpolitik Chinas nur dann einen dauernden Erfolg haben, wenn bestimmte

politisch-wirtschaftliche Voraussetzungen erfüllt sind. Das chinesische Volk und die chinesische Regierung haben ja schon im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts zur Genüge einen leidvollen Anschauungsunterricht über die störenden Einflüsse erhalten, die von der Politik auf Wirtschaft, Außenhandel und Zollwesen ausstrahlen können. Mancherlei Erfahrungen in den Jahren nach 1931 haben diese Lehren nochmals nachdrücklich unterstrichen: innere Kämpfe und japanische Übergriffe (Losreißung der Mandschurei und Überfall auf Schanghai) schwächten die Auswirkungen der nationalen Zollpolitik ebensosehr ab wie die Weltwirtschaftskrisen und die Naturkatastrophen, die mit harter Hand in das ökonomische Leben Chinas eingriffen.

China weiß, daß innere und äußere Befriedung eine unerläßliche Grundbedingung für die stetige und gedeihliche Entwicklung seiner Wirtschaft ist. Und wie es auf der einen Seite bemüht ist, die innere Geschlossenheit seines Reiches weiter auszubauen, die notwendigen Reformen seines Staatswesens zu vollenden und die Autorität und Macht seiner Zentralregierung unerschütterlich zu erhalten, so ist es auf der anderen Seite gewillt, freundschaftliche Beziehungen mit dem Ausland zu pflegen und nur einen „Streit" mit ihm zu kennen, den friedlichen Wettstreit auf dem Gebiete der Kultur und der Wirtschaft.

Aber so freundschaftlich das chinesische Volk seine Hand den Völkern der Erde hinstreckt — es kann nicht verzichten auf seinen Anspruch auf völlige Liquidation der ungleichen Verträge und rückhaltlose Anerkennung seiner Gleichberechtigung. Und es wird keine Ruhe ins chinesische Volk einkehren, und es wird nicht möglich sein, zu einem von keinen politischen Mißgefühlen beeinträchtigten Handelsverkehr mit ihnen zu kommen, wenn nicht diese selbstverständliche nationale Forderung Chinas erfüllt ist.

Literaturverzeichnis.

I. In chinesischer Sprache

Chiao I San: Allgemeine Geschichte der Tsing-Dynastie, Schanghai 1931.
Chia Schi-Yi: Zollautonomie und Nationalhoheit, Schanghai 1927.
Chia Schi-Yi: Finanzgeschichte der chinesischen Republik, 3. Aufl., Schanghai 1928.
Chu Tjin-Lai: Warum Tarifautonomie? The Eastern Miscellany. Vol. XXVIII Nr. 17, Schanghai.
Kian Hen Yuan: Literaturquelle für das chinesische Zollwesen, Schanghai 1931.
Kuo Wen Chau Pao: Reichswochenbericht Tientsin, Jahrg. 1931.
San Lei De: Geschichte des chinesischen Finanzsystems, Schanghai 1930.
Takayanagi: Das Zollsystem Chinas. Übersetzt von Li Ta, 3. Aufl., Schanghai 1927.
Tenchiyenyi: Wirtschaftliche Ideen und Systeme im chinesischen Altertum, Tokio (japanisch).
Tung Mung Tscheng: Geschichte des chinesischen Landzolls, Schanghai 1928.
Wei Tin Sen: Die gegenwärtige Finanzlage Chinas, Schanghai 1931.
Wu Yu Kan: Die Entwicklung des Außenhandels in China, Schanghai 1928.
Yang Yu-Mei: Finanzen der chinesischen Republik, Schanghai 1927.
Außenministerium Nanking: Geschichte der Wiederherstellung der chinesischen Zollautonomie, 1929.
Finanzministerium Nanking: Etatsbericht des Finanzministeriums für das 17. Etatsjahr von Juli 1928 bis Juni 1929 (Handschrift).
Chinesisches Jahrbuch, Schanghai Commercial Press.
Der Ausfuhrtarif vom 7. Mai 1931: Semi Monthly Economic Journal, Mai bis Juni 1931, Schanghai.
Die gesamten Gesetze und Verordnungen der Nationalregierung, Schanghai 1929.

II. In englischer Sprache

See, Chong Su: The Foreign Trade of China, New York 1919.
Fox, Charles James: Chinas Fight for Tariff Autonomy at the Washington Conference, Tientsin 1923.
Jang, C.: Statistics of Chinas Foreign Trade 1864—1928. National Research Institute of Social Science, Academica Sinica, Nanking 1931.
Mac Murray: Treaties and agreements with and concerning China 1919—1929, New York.

Morse, H. B.: The International Relations of China, London 1910.
Morse, H. B.: Trade and Commerce of China, New York and Bombay, 1920.
Willoghty, W. W.: Foreign Rights and Interests in China, Baltimore 1927.
Wright and Brand: Code of Customs Reglations and Procedure, publ. by The Maritime Customs, Schanghai 1933.
Chu, Chin: The Tariff Problem in China, New York 1916.
Annual Report for the 18th Fiscal Year July 1929 to June 1930, Nanking 1931.
Annual Report for the 19th and 20th Fiscal Year July 1920 to June 1932, Nanking 1932.
Decennial Reports on the Trade, Industries etc. 1922/31, publ. by the Maritime Customs, Schanghai 1933.
Reports and Returns of Foreign Trade of China, published by the Maritime Customs, Schanghai 1864—1933.
Sino-Foreign Treaties, publ. by the Ministry of Foreign Affairs, Nanking 1928.
Treaties: conventions etc. between China and foreign States. Publ. by order of the inspector general of customs. Schanghai 1908.

III. In deutscher Sprache

Aereboe: Zur Frage der Agrarzölle, 1925.
Beckerath, H. v.: Schutzzoll und Freihandel. Schmollers Jahrbuch 1927.
Bickel, W.: Die ökonomische Begründung der Freihandelspolitik. Zürich 1926.
Brandt, Max v.: China und seine Handelsbeziehungen zum Auslande, Berlin 1899.
Chu Chi: Hauptprobleme der Finanzreform Chinas. Peking 1932.
Dzen, T. Y.: Das Bankwesen in China. Berlin 1929.
Esslen, J. B.: Die Politik des auswärtigen Handels, Stuttgart 1925.
Eulenburg, F.: Außenhandel und Außenhandelspolitik, Grundriß der Sozialökonomik, Tübingen 1929.
Gruntzel, J.: System der Handelspolitik. 3. Aufl., Wien 1928.
Hellauer, Josef: China, Wirtschaft und Wirtschaftsgrundlagen, Berlin 1921.
Kries, Wilh. v.: Seezollverwaltung und Handelsstatistik in China. Jena 1913.
List, Fr.: Das nationale System der politischen Ökonomie, 5. Aufl., 1928, Jena.
Marshall, Alfred: Die zollpolitische Regelung des Außenhandels. 1925.
Menz, Gerhard: Flutwende. Die Entwicklung der Beziehungen Chinas zum Abendlande in den letzten 100 Jahren, Leipzig 1926.
Nord, A.: Die Handelsverträge Chinas, Leipzig 1926.
Otte, Fr.: Wirtschaftspolitische Landeskunde Chinas, Gotha 1927.
Röpke, W.: Internationale Handelspolitik nach dem Kriege 1923.
Schumacher, H.: Autonomer Zolltarif und Handelsverträge, 1901.
Schumacher, H.: Meistbegünstigung und Zollunterscheidung. 1915.
Schumacher, H.: Die chinesischen Vertragshäfen, ihre wirtschaftliche Stellung und Bedeutung. Jena 1899.

Smith: Untersuchungen über Natur und Ursachen des Volkswohlstandes. 3 Bände, 3. und 2. Auflage, Jena 1923.
Wang, Kai Hua: Die Bedeutung der List'schen Lehre für China, Schanghai 1929.
Ostasiatische Rundschau, Hamburg, Jahrg. 1931—34.
Der neue chinesische Zolltarif vom 1. 2. 1929. (Herausgegeben vom Ostasiatischen Verein, Hamburg u. Bremen.)
Der neue chinesische Zolltarif vom 29. 12. 1930. (Herausgegeben vom Ostasiatischen Verein, Hamburg u. Bremen.)
Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin 1923.

Lebenslauf.

Unterzeichneter, Tung Zeh Faeh, wurde am 28. September 1900 als Sohn des chinesischen Philosophen Dji Yu Faeh und seiner Ehefrau Angui geb. Shiao in der Stadt Men-Yang (Provinz Hupe) geboren. Nach alter Erziehungsmethode begann er sich schon als Fünfjähriger mit klassischen Werken zu befassen. 1917 bestand er an der Trinity Middleschool (Gymnasium) die Reifeprüfung. Dann besuchte er die Wuchang-Hochschule, auf der er sich fünf Jahre lang dem Studium der Literatur widmete und die deutsche Sprache erlernte. Nach dem Schlußexamen trat er 1922 in die Staatliche Universität in Peking ein, um sein Studium der Literatur und Philosophie fortzusetzen. 1925 bestand er das Staatsexamen. 1927 wurde er zum Professor der Literatur und Philosophie an der damaligen Sunyatsen-Universität, jetzigen Wu-Han-Universität zu Wuchang ernannt und lehrte gleichzeitig am Central China College in Wuchang. Seit 1930 weilt er in Deutschland, wo er sich an der Berliner Universität immatrikulierte, um Nationalökonomie zu studieren. Er hörte insbesondere Vorlesungen bei den Herren Prof. Schumacher, v. Gottl-Ottlilienfeld, Sombart, Herkner, Hoetsch, Smend, Dessoir und Spranger. Zu vorliegender Arbeit wurde er von Herrn Geheimrat Professor Schumacher angeregt, dem er für die mannigfaltige Förderung und liebenswürdige Anteilnahme an dieser Stelle seinen Dank ausspricht.

Druck der Meyerschen Hofbuchdruckerei K.-G., Detmold